रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 290] नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 26, 2015/भाद्र 4, 1937
No. 290] NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 26, 2015/BHADRA 4, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 अगस्त, 2015

सं. टीएएमपी/39/2015-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा मौजूदा कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के यंत्रीकरण हेतु लाइसेंस के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए राजस्व भागीदारी आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वी ओ चिदबरंनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या. टीएएमपी/39/2015-वीओसीपीटी

वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास - - - आवेदक

कोरम :

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन (वित्त)

(ii). श्री.सी.बी. सिंह. सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त 2015 के 4थे दिन पारित)

यह मामला राजस्व भागीदारी आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वर्तमान कोयला यार्ड स्थित लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारिण के लिए प्राप्त वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. प्राधिकरण ने राजस्व भागीदारी आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वर्तमान कोयला यार्ड स्थित लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए वीओसीपीटी के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण संबंधी आदेश 21 मार्च 2015 को पारित किया था। कथित आदेश 21 अप्रैल, 2015 को राजपत्र में अधिसूचित किया गया था देखे राजपत्र संख्या 133.

3.1. इस पृष्ठभूमि में वीओसीपीटी ने अपने 25 मई, 2015 के पत्र संख्या एमईई/पीएण्डएम/एफ कोयला यार्ड/2015/डी 2193 के द्वारा फिर से राजस्व भागीदारी आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वर्तमान कोयला यार्ड स्थित लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का प्रस्ताव किया है।

3.2. वीओसीपीटी के 25 मई, 2015 के पत्र में किये गए अनुरोधों का सारांश इस प्रकार है:

(i) परियोजना के लिए 16.2.2015 को प्रकाशित निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) के प्रत्युत्तर में 27.3.2015 की विस्तारित अंतिम तिथि के भीतर कोई निविदा प्राप्त नहीं हुई।

(ii) जब उक्त सूचना वीओसीपीटी के न्यासी मंडल को दी गई तो बोर्ड ने अपनी 30.3.2015 को हुई बैठक में परियोजना की क्षमता और लागत पर पुनर्विचार के पश्चात् परियोजना के मशीनीकरण के लिए पुन: निविदा आमंत्रित करने का सुझाव दिया।

(iii) तदनुसार, पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रत्याशित बोली लगाने वालों के साथ परियोजना की व्यवहार्यता के बारे में उनकी राय/सुझाव प्राप्त करने के लिए 17.4.2015 को बैठक आयोजित की गई। बैठक में भाग लेने वालों ने निम्नलिखित मुद्दों पर विचार करने का सुझाव दिया :

(क) यदि साइलों प्रस्तावित की जाती है तो साइलो की क्षमता 3000 टन तक बढायी जा सकती है।

(ख) कन्वेयर की क्षमता को 1000 टन तक घटाया जा सकता है और रिसीविंग हॉपर को एक नग तक घटाया जा सकता है।

(ग) प्लाटों को रेलवे लाइन के पास उदीष्ट किया जाए ताकि वैगनों में कार्गो का लदान सुविधाजनक हो सके।

(घ) ट्रकों की संख्या को बढाया जाए।

3.3. उक्त सुझावों के आधार पर वीओसीपीटी से सूचित किया है कि संदर्भित प्रस्ताव को तैयार किया है और संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है।

4. मार्च 2015 में पारित आदेश में सुविचारित प्रतिमानों और संदर्भाधीन प्रस्ताव में पत्तन द्वारा अब विचार किये गए प्रतिमानों की तुलनात्मक स्थिति को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

(लाख रु. में)

क्र.सं	**विवरण**	**21 मार्च, 2015 के आदेश में सुविचारित अनुमान**	**वीओसीपीटी द्वारा अपने 25 मई, 2015 के प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन**
I	**इष्टतम क्षमता**		
(i)	**यार्ड क्षमता :**		
	यार्ड का क्षेत्र(क)(वर्ग मीटर में)	416412	295112
	- स्टेकिंग के लिए प्रयुक्त कुल क्षेत्र का % (त)	70%	70%
	- स्टेक की गई कुल मात्रा (छ) (टन/वर्ग मीटर)	3	3
	- कारोबारी अनुपात (न)	12	12
	क्षमता (क xत xथx न x 70%) (मीट्रिक.टन में)	7345508	5205776

	- रेल द्वारा वहित कार्गो का %	50%	50%
	- प्रासंगिक क्षमता (मीट्रिक टनों में)	**3672754**	**2602888**
	- प्रासंगिक क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	**3.67**	**2.60**
(ii)	**संयंत्र क्षमता**		
	- ट्रक की क्षमता (ग)(टन में)	20	20
	- प्रति घंटा फेरे(न)	6	6
	- घंटे प्रति दिन(ज)	24	24
	दिन प्रति वर्ष (घ)	365	365
	- ट्रकों की संख्या (ध)	5	10
	- क्षमता (ग × न × ज × घ × ध × 0.7) (मिट्रिक टन में)	3679200	7358400
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन)	**3.68**	**7.35**
	इष्टतम क्षमता (एमएमटीपीए में)	**3.67**	**2.60**
II	**पूंजी लागत**		
	(क) सिविल कार्य		
	- कनवेयर सहायक बैंड	7.00	अलग-अलग ब्रेक अप नहीं दिया गया
	- कनवेयर (नीव सहित)	271.00	
	रिटेनिंग वाल (खुदाई सहित)	100.00	
	(क)	**378.00**	**638.00**
	(ख) यांत्रिक कार्य		
	- आच्छादित बैल्ट कनवयेर (क्षमता 2500 टीपीएच) (पहले 420 मीटर (अब 1.95 कि0मी0)	96.00	अलग-अलग ब्रेक अप नहीं दिया गया
	- हॉपर (5 नग)	175.00	
	- रेल लदान के लिए सिलो (1500 एमटी) (एक नग)	450.00	
	- फ्रंट एंड लोडर्स (पहले-5 नग)(अब–3 नग)	500.00	
	- ट्रक 20 टन (5 नग)	125.00	
	- विविध मर्दे, चुम्बक, धातु, संसूचक, बैल्ट फीडर्स, बैल्ट स्केल, हैड पुलीज)	61.00	
	- कल पुर्जे	15.00	
	(ख)	**1422.00**	**1790.00**

	(ग) विद्युत कार्य		
	- विद्युत वितरण प्रणाली	25.00	अलग-अलग ब्रेक अप नहीं दिया गया
	- नियंत्रण एवं स्वचालन	25.00	
	- प्रकाश प्रणाली	10.00	
	- संचार प्रणाली	2.00	
	(ग)	**62.00**	**62.00**
	(घ) विविध (क +ख + ग का 5%)	**93.10**	**124.00**
	कुल पूंजी लागत (क +ख + ग +घ)	**1955.10**	**2614.00**
III	**<u>प्रचालन लागत:</u>**		
(i)	**विद्युत लागत**	317.34	310.21
	विद्युत लागत (टीएएमपी- 3672754 टन * 0.83 यूनिट प्रति टन *. 10.41 रु. प्रति यूनिट) (वीओसीपीटी - 2602888 टन * 1.18 यूनिट प्रति टन * रु. 10.1 प्रति यूनिट)		
(ii)	**ईंधन लागत:**		
(क)	- फ्रंट एंड लोडर्स	309.54	302.61
	(टीएएमपी - 6132 घंटा * 20 लीटर प्रति घंटा * रू. 50.48 प्रति लीटर * 5 लोडर्स) (वीओसीपीटी - 6132 घंटा * 20 लीटर प्रति घंटा * रू. 49.35 प्रति लीटर * 5 लोडर्स)		
(ख)	-ट्रक	37.15	151.31
	(टीएएमपी - 6132 घंटा * 2.4 लीटर प्रति घंटा * रू0.50.48 प्रति लीटर * 5 ट्रक) (वीओसीपीटी - 6132 घंटा * 5 लीटर प्रति घंटा * रू0.49.35 प्रति लीटर * 10 ट्रक)		
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	सिविल कार्य	3.97	6.69
	(टीएएमपी - अन्य पंजी लागतों में सिविल लागतों के घटक सहित सिविल लागत का 1%) (वीओसीपीटी - सिविल कार्य का 1%)		

(ख)	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%) (वीओसीपीटी - यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%)	109.07	136.11
(iv)	बीमा (टीएएमपी - पूंजी लागत का 1%) (वीओसीपीटी - पूंजी लागत का 1%)	19.55	26.14
(v)	**मूल्यह्रास:**		
(क)	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 6.33 प्रतिशत) (वीओसीपीटी -यांत्रिक एवं विद्युत लागत पर 6.33%)	98.63	117.22
(ख)	सिविल परिसंपत्तियों (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटकों सहित सिविल लागतों पर 3.17%) (वीओसीपीटी –सिविल लागत दर 3.17%)	12.58	20.21
(vi)	**किराया (लाइसेंस फीस)**		
(क)	भू-क्षेत्र (पिट) [टीएएमपी - (50 * 50) वर्ग मी. * 348.68 रु. प्रति वर्ग मी0] वीओसीपीटी – शून्य	8.72	0.00
(ख)	कनवेयर क्षेत्र [टीएएमपी - (525 * 4.5) वर्ग मी. *.1.42 रु. प्रति वर्ग मी. प्रत्येक वर्ष] [वीओसीपीटी - (500 * 4.5) वर्ग मी. * 1.42 प्रति वर्ग मी. प्रति वर्ष]	0.03	0.03
(ग)	ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स [टीएएमपी - (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी. * 348.68 प्रति वर्ग मी.] [वीओसीपीटी - (12 * 3 * 10) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी. *. 348.68 रु. प्रति वर्ग मी0.]	1.26	2.01
(vii)	अन्य व्यय (वीओसीपीटी- पूंजी लागतों का 5%) (टीएएमपी - पूंजी लागतों का 5%)	97.76	130.69
	कुल प्रचालन लागत	**1,015.60**	**1,203.24**

IV	**वार्षिक राजस्व मांग**		
	(क) कुल प्रचालन लागत	1,015.60	1,203.74
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @16%	312.81	418.21
	(ग) कुल राजस्व मांग	**1,328.41**	**1,621.45**
V	**प्रहस्तन दर प्रति टन**		
	प्रहस्तन राजस्व मांग (लाख रु.)	1,328.41	1,621.45
	इष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन)	3,672,754	2,602,888
	प्रहस्तन दर प्रति टन		
	- विदेशी	**36.17**	**62.29**
	- तटीय	**21.70**	**37.38**

5.1. **कोयाला स्टैक यार्ड में मशीनीकृत वैगन लदान प्रणाली के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गों प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार है :**

क्र. सं.	**वस्तु**	**दर प्रति मीटरिक टन (भारतीय रु. में)**	
		विदेशी	**तटीय**
1.	**शुष्क बल्क कार्गो**	62.29	37.38
2.	**थर्मल कोयला**	62.29	62.29

नोट:

1. प्रशुल्क दर कन्वेयर प्रणाली द्वारा कार्गो को कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक को परिवहन करने के लिए प्रस्तावित है।
2. थर्मल कोयला तटीय कार्गो श्रेणी के अंतर्गत आता है।

5.2. वीओसीपीटी ने निम्नलिखित निष्पादन मानक प्रस्तुत किये हैं। ये मार्च 2015 के आदेश में निर्धारित मानकों के समान ही पाये गए हैं।

"लाइसेंस धारक नीचे दिए गए दोनों कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा:

(क) प्रति माह का 90 प्रतिशत लदान प्रणाली के कार्यरत होने की गारंटी । यह कार्यपरकता कुल यंत्रीकृत प्रणाली पर परिकलित की जाएगी।

(ख) लाइसेंस धारक 66 टन क्षमता वाले आधे रेक जिसमें 30 वेगन हो होंगे के लदान कार्य को 50 मिनट में पूरा करेगा। "

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार वीओसीपीटी के 25 मई, 2015 के प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोली लगाने वालों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गयी थी। किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन और भावी बोली लगाने वाले ने मामलों को अंतिम रूप दिये जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।

7. प्रस्ताव की पावती भेजते समय और प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर वीओसीपीटी को हमारे 29 मई, 2015 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने 24 जून, 2015 सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना उत्तर दिया है । हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर वीओसीपीटी के उत्तर को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी का उत्तर
(i)	संदर्भाधीन प्रस्ताव में यार्ड के क्षेत्रफल को 416412 वर्ग मी. (मार्च 2015 आदेश में) से घटाकर 296112 वर्ग मी. करने का कारण।	परियोजना की संभावना के बारे में पत्तन प्रयोक्तओं/भावी बोली लगाने वालों से उनके सुझाव/राय प्राप्त करने के लिए 17.4.2015 को आयोजित हुई बैठक के दौरान पत्तन प्रयोक्तओं/भावी बोली लगाने वालों ने सुझाव दिया कि कार्गो का वैगनों में लदान सुविधाजनक बनाने के लिए प्लाटों को रेल लाइन के पास ही निर्धारित किया जाए। कोयाला यार्ड चरण -II व III वैगन लदान बिंदु से काफी दूर है। अत: इस परियोजना में उन पर विचार नहीं किया गया। चरण-I और चूना पत्थर क्षेत्र पर विचार करते हुए जो वैगन लदान बिंदु से काफी निकट है वर्तमान प्रस्ताव में यार्ड क्षेत्र को 295112 वर्ग मीटर तक घटा दिया गया है।
(ii)	संदर्भाधीन प्रस्ताव में ट्रकों की संख्या 5 से (मार्च 2015 के आदेश में) बढ़ाकर 10 करने का आधार विस्तृत विशलेषण सहित दें।	परियोजना की संभावना के बारे में पत्तन प्रयोक्तओं/भावी बोली लगाने वालों से उनके सुझाव/राय प्राप्त करने के लिए 17.4.2015 को आयोजित हुई बैठक के दौरान पत्तन प्रयोक्तओं/भावी बोली लगाने वालों ने सुझाव दिया कि ट्रकों की संख्या बढा दी जाए। 1000टी/घण्टा ((20टी × 10 ट्रक × 6 फेरे × 0.70 = 840 टी/घण्टा) की जरूरतों को भी पूरा करना है क्योंकि 150 टी/घण्टा की हॉपर क्षमता ही नियंत्रण क्षमता है न कि निर्वहन क्षमता। अत: ट्रकों की संख्या को 5 से बढ़ाकर 10 किया गया है ।
(iii)	वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में पूंजीगत सिविल लागत रु.; 6.38 करोड दर्शायी है और मैकनिकल और विद्युत कार्यों की रु. 18.52 करोड। लेकिन वीओसीपीटी ने सिविल लागत और मैकनेनिकल तथा विद्युत कार्यों के संघटकों का अलग अलग ब्रेक अप नहीं दिया है। वीओसीपीटी 3.68 करोड़ रु. की कुल सिविल लागत के अंतर्गत प्रत्येक मद की लागत का अलग अलग ब्रेक अप दे और कुल 18.52 करोड़ रु. के प्रत्येक उपस्कर और विदयुत कार्यों पर प्रस्तावित उपयोग की लागत बताए।	**<u>I.सिविल कार्य</u>** **मैसर्स आईएससी लि चेन्नई के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर कन्वेयर प्रणाली के लिए सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत निम्नानुसार 6.375 करोड रु. पर विचार किया गया** ₹. i.**क्लोजड कन्वेयर** (1000 **टीपीएच रेटड क्षमता** (500 **मीटर लगभग**) = ₹ 4.75 **करोड़** ii. कन्वेयर गैलरी पाइल नीवं व ढांचागत स्टील समर्थन = ₹ 1.50 करोड़ iii. निर्माण और चालू करने की लागत = ₹ 125 करोड़ --- कुल = 6.375 करोड़ रु. --- माना, 6.38 करोड़ रु. **<u>II.मैकेनिकल और विद्युत कार्य लागत</u> :-** संभाव्यता रिपोर्ट और बजटीय प्रस्ताव के आधार पर प्रस्तावित उपस्कर व मशीनरी की पूंजीगत लागत तथा मैकनिकल और विद्युत कार्य लागत का ब्रेक अप इस प्रकार है : i. वैगन लदान के लिए साइलो सिस्टम टाइप परम्परागत निर्धारित किस्म (1500 एमटी- 02 नग) [संभाव्यता रिपोर्ट] = 9 करोड़ रु. ii. ट्रक (प्रत्येक 20 टी क्षमता- 10 नग) [संभाव्यता रिपोर्ट] = 2.5 करोड़ रु.

		iii. फ्रण्ट एण्ड लोडर्स (3.5 सीयू मीटर-5 मीटर) =5 करोड़ रु. [संभाव्यता रिपोर्ट] iv. हॉपर 150 टन (क्षमता 1 नग) =.0.73करोड़ रु. [बजटीय प्रस्ताव] v. विविध मदें . [संभावयता रिपोर्ट] क) चुम्बक (1 नग) = .0.03 करोड़ रु. ख) धातु संसूचक (1नग) = 0.12 करोड़ रु. ग) पटटा फीडर (2 नग) = 0.30 करोड़ रु. घ) बेल्ट स्केल (1 नग) =.0.15 करोड़ रु. ड) मूवेबल हैड पुल्ली (2 नगर) =0.01करोड़ रु. च) स्पेयर @ 1% उक्त मदों के लिए 1 प्रतिशत =0.1784 करोड़ रु. (17.84 करोड रु.) [संभाव्यता रिपोर्ट] छ) विद्युत कार्यों की लागत = 0.50 करोड रु. [बजटीय प्रस्ताव] कुल =18.52 करोड़ रु.
	परिकलन में विचारित यांत्रिक और विद्युत कार्यो के साथ-साथ सिविल लागत में सुविचरित प्रत्येक मद की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये जाएं।	मैसर्स आईएमसी लिमिटेड के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर सिविल कार्य की लागत 6.389 करोड़ रु. होती है। मैसर्स आई मैरिटाइम कन्सल्टेंसी प्रा. लि. मुम्बई द्वारा प्रस्तुत संभाव्यता रिपोर्ट और मैसर्स के आधार पर आई एम सी लि के बजटीय प्रस्ताव यांत्रिक और विदयुत कार्यों की लागत 18.52 करोड़ रु. की आंकी गई है। मैसर्स आई मैरिटाइम कन्सलेटेंसी प्रा. लि. मुम्बई द्वारा तैयार की गई संभावता रिपोर्ट की साफ्ट प्रति प्रस्तुत की गई उपस्करों की लागत का ब्यौरा निम्नवत है :

क्र.सं.	मद का ब्यौरा	यूनिट	मात्रा	दर (रु. में)	राशि (रु. में)
1	150 टन क्षमता के टायर लगे क्लोजड टाइप चल हॉपर	नग	1	7300000	7,300,000
2	1000 टीपीएच क्षमता के क्लोजेड कन्वेयर सिस्टम	आरएमटी	1000	95000	95,000,000
3	पाइल फाण्डेशन ढांचागत स्टील समर्थन, वाकवे के साथ ढांचागत स्टील गैलरी शीट क्लैडिंग और सम्पूर्ण छत युक्त कन्वेयर गैलरी	आरएमटी	1000	30000	30,000,000
4	विघुत (ब्रेकर, केबल व लाइटिंग)	Ls	1	5000000	5,000,000
5	निर्माण और चालू करना	Ls	1	2500000	2,500,000

		6	अन्य लागत	Ls	1	100000	100,000
			कुल लागत				137,300,000
		7	आकस्मिकताएं				6,865,000
			कुल लागत				**144,165 000**

(v)	वीओसीपीटी की कार्गो को हटाने के लिए प्रयुक्त किये जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर का औचित्य सिद्ध करने के लिए प्रक्रिया के साथ एक विश्लेषण प्रस्तुत करना होगा।	टीएएमपी अनुप्रयोग में सुविचारित इष्टतम क्षमता - 2602888 टन लदान किये जाने वाले वैगनों की संख्या (1/2 रेक) - 30 वैगन - 66 टन/वैगन 30 वैगनों की आधी रेक के लदान में लगा समय- 30 × 66× 60 ---------- 1500 - 79.2 मान लो~ 80 मिनट पूरी रेक के लदान के लिए अपेक्षित समय - 2 गुणा × 80 मिनट - 160 मिनट वैगन हटाने के लिए लगने वाला समय - 45 मिनट मार्शेलिग यार्ड में लदी रेक के हटने के पश्चात - 120 मिनट दूसरी रेक लगाने में लगने वाला समय दूसरा 1 रेक हटाने के लिए अपेक्षित समय - 160+45+120=325 मिनट - 24 × 60 ---------- = 4.43 325 यानी = 4 रेक प्रति दिन एक दिन में हटाया जाने वाला टन भर - 4× 3960× 0.7=11088 टी प्रति दिन एक वर्ष में हटाया जाने वाला टन भार - 11088 × 365 × 0.7 = 2832984 टी मान लो ~ 2.8 एमटीपीए

<table>
<tr><td></td><td></td><td>ट्रक, हॉपर और कन्वेयर की क्षमता के अनुरूप उनकी संख्या क्रमांक 2 के उत्तर में दी गई सूचना पहले ही दी जा चुकी है।</td></tr>
<tr><td>(vi)</td><td>प्रसंगाधीन प्रस्ताव में विद्युत खपत 0.83 यूनिट प्रति टन (मार्च 2015 आदेश में) से 1.18 यूनिट प्रति टन तक बढाने के कारण इस संबंध में विस्तृत विश्लेषण के साथ बताएं।</td><td>पूर्व के प्रस्ताव में इष्टतम क्षमता 3.68 एमटी आंकी गई थी जबकि वर्तमान प्रस्ताव में इष्टतम क्षमता 2.60 एमटी तक संशोधन किया गया है।

विघुत उपभोग की वृद्धि का कारण इष्टतम क्षमता का 3.68 एमटी से घटाकर 2.60 एमटी कर देना है (नीचे दी गई गणना के अनुसार) :-

विद्युत अपेक्षा मार्च 2015 के टीएएनजीईडीसीओ के अनुसार इस परियोजना के लिए 30,66,000 यूनिट के विद्युत उपभोग को 10.10 रु. प्रति यूनिट पर विचार किया गया है। [500 केवीए × 24 घंटे × 365 दिन × 0.7]

<u>टीएनएनजीईडीसीओ के 1.4.2015 के बिल के अनुसार विद्युत प्रभार इस प्रकार है :</u>

विद्युत उपभोग = 840656 यूनिट

टीएनएनजीईडीसीओ बिल की राशि = ₹ 84,86,222

दर प्रति यूनिट = ₹ 84,86,222/840656 यूनिट

= ₹ <u>10.10/यूनिट</u>

यूनिट प्रति टन = 30,66,000 यूनिट/2602888 टन

= <u>1.18 यूनिट/प्रति टन</u>

विद्युत लागत = 2602888 × ₹ 10.10 प्रति यूनिट × 1.18

= ₹ 3,10,21,219.00

= ₹ 310.21 लाख</td></tr>
<tr><td>(vii)</td><td>वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर मार्च 2015 के आदेश में भूतल स्तर (पिट) के क्षेत्रफल पर 8.72 करोड़ रु. की लाइसेंस फीस को प्रचालन लागतों में विभक्त किया था। संदर्भाधीन प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने प्रचालन लागत में इस संघटक पर विचार नहीं किया। इसके कारण स्पष्ट किये जाएं।</td><td>पूर्व के प्रस्ताव में भूतल स्तर (पिट) पर 04 हॉपर यूनिट लगाने के लिए विचार किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में भूतल स्तर पिट नहीं है और हॉपर प्रणाली में केवल एक ही हॉपर स्थापित किया जायेगा। कन्वेयर के लिए वे लीव प्रभार का 1.42 रु. प्रति वर्ग मीटर की दर पर विचार किया। फ्रण्ट एंड लोडर और के दरवल में क्षेत्र को 348.68 रु. प्रति वर्ग मीटर की दर पर पट्टा किराये पर विचार किया गया।

टीएएमपी की एपलीकेशन में दिया गया ब्यौरा, देखें पृष्ठ-12, इस प्रकार है:

<table>
<tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">उपस्कर का नाम</th><th rowspan="2">मात्रा</th><th colspan="2">प्रत्येक उपस्कर का आयतन</th><th rowspan="2">कुल क्षेत्र मी. (ग+घ+ड)</th><th rowspan="2">सं. 1.42 रू. प्रति वर्ग मी. की दर पर वे लीव प्रभार तथा 348.68 रु. प्रति वर्ग मी. की दर से पटा किराया</th></tr>
<tr><th>लम्बाई मी. में</th><th>चौडाई मी. में</th></tr>
<tr><td>क</td><td>ख</td><td>ग</td><td>घ</td><td>ड</td><td>च</td><td>छ</td></tr>
<tr><td>1</td><td>कनेवेयर क्षेत्र (वे लीव प्रभार0</td><td>एलएस</td><td>500</td><td>4.5</td><td>2250</td><td>3195.00</td></tr>
<tr><td>2</td><td>फ्रंट एंड लोडर्स</td><td>5 नग</td><td>12</td><td>3</td><td>180</td><td>62762.40</td></tr>
<tr><td>3</td><td>ट्रक</td><td>10नग</td><td>12</td><td>3</td><td>360</td><td>125524.80</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>(viii)</td><td>वीओसीपीटी के</td><td>बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रतिलिपि प्रस्तुत है।</td></tr>
</table>

	संदर्भाधीन प्रस्ताव का अनुमोदन करने वाली वीओसीपीटी बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति वीओसीपीटी को प्रस्तुत करनी है।	

8.1. वीओसीपीटी द्वारा अपने 24 जून, 2015 के पत्र में दी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की संवीक्षा करने पर यह देखा गया कि वीओसीपीटी द्वारा दी गई सूचना में काफी अंतर है। इसलिए वीओसीपीटी हमारे 3 जुलाई 2015 के पत्र के द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। वीओपीटी ने अपने 16 जुलाई 2015 के पत्र में अपना उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और वीओसीपीटी का उत्तर नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है :

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	**वीओसीपीटी का उत्तर**
(i)	संदर्भदाधीन प्रस्ताव में यार्ड के क्षेत्रफल को 416412 वर्ग मी. से घटकार 295112 वर्ग मी. करने और संदर्भाधीन प्रस्ताव में 5 ट्रकों को बढ़ाकर 10 करने के औचित्य के बारे में पूछे जाने पर वीओसीपीटी ने अपने 24 जून 2015 के पत्र में मुख्य रूप से यह बताया है कि परिवर्तन प्रयोक्ताओं/भावी बोलीकर्ताओं द्वारा दिये गए सुझावों के कारण किये गए थे। इस संबंध में यह नोट किया जा सकता है कि स्टैक यार्ड के 295112 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल पर विचार करते हुए और अन्य प्रतिमानों के जैसे स्टेक उंचाई, टर्नओवर अनुपात 70 प्रतिशत उपयोगिता कारक और 50 प्रतिशत मूवमेंट रेल द्वारा करने के आधार पर वीओसीपीटी ने **2.60 एमएसटीपीए की इष्टतम यार्ड क्षमता** निकाली है। लेकिन अब ट्रकों की संख्या को 5 से बढ़ाकर 10 करने और अन्य प्रतिमानों के आधार पर वीओसीपीटी ने संयंत्र क्षमता 7.36 एमएमटीपीए निकाली है। मार्च 2015 के आदेश में यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता एक दूसरे के आगे पीछे थी। लेकिन संदर्भाधीन मामले में काफी बडा अंतर है। यदि यार्ड एक सीमा है तब वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रतिमानों के आधार पर यह देखा जा सकता है कि 2.60 एमएमटीपीए की यार्ड क्षमता को देखते हुए प्रहस्तन के लिए 4 ट्रक पर्याप्त है। इस प्रकार शेष 6 ट्रक निरर्थक निवेश के रूप में रहेंगे। इसलिए वीओसीपीटी इस पहलू का परीक्षण करे और प्रस्ताव में अतिरिक्त 6 ट्रकों का औचित्य स्पष्ट करें।	ट्रकों की संख्या 10 से घटाकर 4 कर दी गई है। प्रशुल्क निर्धारण के लागत विवरण में उक्त परिवर्तनों को उपयुक्त रूप से समाविष्ट कर दिया गया है, संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया जाता है।
(ii)	फरवरी 2015 के अपने प्रस्ताव में जो मार्च 2015 में आदेश की पराकष्ठा पर पहुचा है प्रहस्तन किये जाने वाले संकल्पित कार्गो में कोयला कोक और चूना पत्थर था। इस संबंध में तब वीओसीपीटी ने पुष्टि की थी कि कोयला कोक चूना पत्थर की समान प्रहस्तन दर और समान स्टेंकिग उंचाई है अत: उसने उक्त कार्गो के लिए शुष्क बंद कार्गो की श्रेणी के अंतर्गत समान दर का प्रस्ताव किया था। वीओसीपीटी ने तब यह सूचित किया था कि कोयला यार्ड में कुल प्रहस्तित कार्गो में से 95 प्रतिशत प्रहस्तित कार्गो कोयला होता है।	

	अब मई, 2015 के प्रस्ताव में प्रहस्तन किये जाने वाले कार्गों में कोयला जिप्सम और चूना पत्थर की संकल्पना की गई है। इस बारे में वीओसीपीटी निम्नलिखित को स्पष्ट प्रस्तुत करें ।	
(क)	संदर्भाधीन वर्तमान प्रस्ताव में कोक के स्थान पर जिप्सम की संकल्पना का कारण ।	कोयला यार्ड में वैगनों के माध्यम से केवल कोयला कोक और चूना पत्थर का ही प्रहस्तन किया जाता है। अत: कोयला कोक और चूना पत्थर पर ही विचार किया जाये। जिप्सम को निकालने और कोक को जोडने से यातायात प्रभावित नहीं होता है ।
(ख)	वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि क्या जिप्सम के संबंध में समान प्रहस्तन दर निर्धारण के लिए प्रहस्तन और स्टैकिंग प्रतिमान भी कोयले के समान ही है।	कोयला यार्ड में जिप्सम का प्रहस्तन नहीं किया जाता। अत: इसे लुप्त किया जा सकता है ।
(ग)	वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि क्या कोयला स्टेकयार्ड में कोयला प्रहस्तित कार्गों का 95 प्रतिशत बना रहेगा ।	जी हां, यह पुष्टि की जाती है कि कोयला स्टैकयार्ड में कोयला प्रहस्तित कार्गों का 95 प्रतिशत पर जारी रहेगा ।
(iii)	वीओसीपीटी द्वारा अपने 24 जून 2015 के पत्र के अंतर्गत अब भेजे गए पूंजीगत लागत संघटकों के ब्रेक अप के बारे में वीओसीपीटी निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करे:	
(क)	मार्च 2015 के आदेश में वीओसीपीटी ने 96 लाख रु. की लागत से 420 मीटर कवर्ड वैल्ट कन्वेयर (क्षमता 2500 टीपीएच) के प्रयोग का प्रस्ताव किया था। अब वीओसीपीटी 4.75 करोड़ रु. की लागत पर 500 मीटर क्लोजड कन्वेयर (क्षमता 1000 टीपीएच) लगाने की संकल्पना की है। यह दिया गया है कि कन्वेयर की लम्बाई तुलनात्मक रहेगी और निम्न क्षमता कन्वेयर की संकल्पना हैं लागत में अत्यधिक वृद्धि को उचित ठहराव होगा। कन्वेयर लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें ।	पूर्व के प्रस्ताव में व्यावहर्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रस्तावित कन्वेयर की 96 लाख रु. की लागत केवल कवर्ड वैल्ट कन्वेयर की है तथा इसमें रोलर और बीयरिंग जैसे यांत्रिक कलपूर्जों की लागत शामिल नहीं है। वर्तमान प्रस्ताव में बजटीय प्रस्ताव के अनुसार 4.75 करोड़ रु. की लागत क्लोजड कन्वेयर प्रणाली की है जिसमें रॉलर और बीयरिंग जैसे अन्य यांत्रिक कलपुर्जों की लागत शामिल है । कन्वेयर लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया जाता है ।
(ख)	मार्च 2015 के आदेश में सुविचारित रेल लदान के लिए 1500 एमटी साइलों 1 नग की तुलना में संदर्भाधीन प्रस्ताव में रेल लदान के लिए 1500 एमटी साइलों 2 नग की स्थापना के प्रस्तावके कारण प्रयोक्तओं/भावी बोली कर्ताओं के सुझाव पर आधारित प्रतीत होता है । यदि यार्ड एक सीमा है तो साइलों के एक और नग का औचित्य विस्तृत विश्लेषण के साथ सिद्ध करना होगा।	66 टन के प्रत्येक वैगन की 59 वैगन की पूरी रेक की क्षमता 3894 टन बनती है । जिसके लिए 1500 टन प्रत्येक के दो साइलों का प्रस्ताव किया गया है । चूंकि 66 टन प्रत्येक के 30 वैगनों की आधीरेक में 1980 टन भरा जाता है 1500 टन क्षमता की एकल साइलों पर्याप्त नहीं है जिसमें विनिर्दिष्ट समय में लदान किया जा सके ।
(ग)	150 टी हॉपर की यूनिट दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें ।	150 टी हॉपर की यूनिट दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत है ।
(iv)	संदर्भाधीन प्रस्ताव में विद्युत खपत 0.83 प्रति टन (मार्च 2015 का आदेश) से बढ़ाकर 1.18 यूनिट प्रति टन करने के कारण स्पष्ट करने के एक प्रश्न के संबंध में वीओसीपीटी ने अपने 24 जून 2015 के पत्र में बस यह बताया है कि विद्युत उपभोग में वृद्धि इष्टतम क्षमता 3.68 एमटी से घटाकर 2.60 एमटी करने के कारण हुई है । इस संबंध में यह नोट किया जा सकता है कि क्षमता में घटौती से कुल	**विद्युत अपेक्षा** **मार्च 2015 के टीएएनजीईडीसीओ के अनुसार इस परियोजना के लिए 30,66,000 यूनिट के विद्युत उपभोग को 10.10 रु. प्रति यूनिट पर विचार किया गया है** । [500 **केवीए** × 24 **घंटे** × 365 **दिन** × 0.7]

	विद्युत लागत घट सकती है ।लेकिन क्षमता में कटौती का विद्युत के प्रति टन खपत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा। इसलिए वीओसीपीटी विदयुत उपभोग में 0.83 यूनिट प्रति टन (मार्च2015 आदेश में)से संदर्भाधीन प्रस्ताव में बढ़ाकर 1.18 यूनिट प्रति टन करने के प्रस्ताव का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करें।	**टीएनएनजीईडीसीओ के 1.4.2015 के बिल के अनुसार विद्युत प्रभार इस प्रकार है :** **विद्युत उपभोग** = 840656 **यूनिट** **टीएनएनजीईडीसीओ बिल की राशि** = ₹ 84,86,222 **दर प्रति यूनिट** = ₹ 84,86,222/840656 **यूनिट** **= ₹ 10.10/यूनिट** **यूनिट प्रति टन** = 30,66,000 **यूनिट/** 2602888 **टन** **[वर्तमान प्रस्ताव] 1.18 यूनिट/टन** **यूनिट प्रति टन** = 30,66,000 **यूनिट/** 3672754 **टन** **[पूर्व प्रस्ताव] = 0.83 यूनिट/टन** **दोनों प्रस्तावों में परियोजना के लिए यूनिट उपभोग 500 केवीए मात्र के रूप में सुविचारित किया गया है।** **चूंकि इष्टतम क्षमता हर में है विद्युत का प्रति टन उपभोग बढेगा** **विद्युत लागत** = 2602888 × Rs.10.10 **पर यूनिट** × 1.18 = 3,10,21,219.00 **रु.** = 310.21 लाख रू में
(v)	वीओसीपीटी ने अपने 24 जून 2015 के पत्र के साथ परियोजना की पुनसंरचना के पश्चात पुन: निविदाकरण के समर्थन में बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त में अनुमोदन दर्शाने के लिए प्रति भेजी है। इसमें वीओपीटी के संदर्भाधीन प्रस्ताव का अनुमोदन प्रकट नहीं होता । वीओसीपीटी बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की वह प्रति भेजे जिसमें वीओसीपीटी के संदर्भाधीन प्रस्ताव का अनुमोदन है।	30 मई 2014 को आयोजित बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत है जिसमें वीओसीपीटी के संदर्भाधीन प्रस्ताव संख्या 173 (कार्य सूची मद संख्या 34) का अनुमोदन किया गया है ।

8.2. 16 जुलाई 2015 के अपने पत्र के क्रम में वीओसीपीटी ने अपने 29 जुलाई 2015 के पत्र में निम्नलिखित अनुवर्तन किया है :

(i) व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार 20 टी ट्रक की ईधन खपत 2.40 लीटर प्रति ट्रक प्रति घंटा पर विचार किया जाए ।

(ii) निष्पादनता मानक नीचे विनिर्दिष्ट के अनुसार लिया जाये जो कि निविदा दस्तावेजों कें दर्शाये गए निष्पादन मानक के अनुसार है :

"ख. लाइसेंसधारक 66 टन ढुलाई क्षमता के प्रत्येक वैगन के 30 वैगनों की आधी रेक का लदान 80 (अस्सी) मिनट में पूरा करेगा । ."

9. वीओसीपीटी ने अपने 04 जून, 2015 के पत्र के द्वारा तूतीकोर्न स्टीवडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) के माध्यम से प्राप्त किसी पत्र के संदर्भ से निम्नलिखित उत्तर दिया :

(i) बहुत से ताप विदयुतघर तूतीकोरन नगर के आस-पास बन रहे है । ये विदयुत संयंत्र अपने संयत्रों की अपेक्षा के लिए कोयला आयात करने के लिए मुख्यत: वीओसीपीटी पर निर्भर है। सडक मार्ग द्वारा उनके संयंत्रों को कोयले की भारी मात्रा में अंतरण करने के लिए पत्तन क्षेत्र और ततिकोनय नगर में सडकों पर ट्रकों की काफी आवाजाही निहित रहेगी । जिससे न केवल यातायात का भारी जमाव रहेगा बल्कि सडक से उडने वाले धूल और ट्रक से गिरने वाले कोयले के कारण पर्यावरणीय प्रदूषण भी होगा । इसके अतिरिक्त कोयला यार्ड को तीव्रता ये खाली करना भी संभव होगा यदि भारी मात्रा में कोयला रेल मार्ग से ढुलाई किया जाये।

(ii) इसके अतिरिक्त विद्यमान कोयला यार्ड के प्रचालन का मशीनीकरण करने से प्रचालकों द्वारा कार्गो का अपेक्षित समेकन हो सकेगा बल्कि भविष्य में बडे स्लाटों के लिए उन्हीं प्रचालकों का एकीकरण भी हो सकेगा।

(iii) मशीनीकरण के कारण प्रहस्तन दर संवर्धित हो सकेगी और इस प्रकार रेक के माध्यम से तीव्रता से निकास हो सकेगा और इससे विलम्ब शुल्क घटेगा । कोयला यार्ड में वैगन लदान सुविधा के मशीनीकरण में कर देने के पश्चात कोयले की रेल द्वारा ढुलाई में वृद्धि होगी ।

10. वीओसीपीटी परिसर में 26 जून 2015 को संदर्भगत मामले में एक संयुक्त सुनवाई की गई । वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक पावर प्वाइंट प्रस्तुति की । संयुक्त सुनवाई मे वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/संगठनों तथा प्रत्याशी बोलीकारों ने अपनी-अपनी बातें रखी ।

11. इस मामले से परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्ष के तर्क वितर्क का उद्धरण संबधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा । ये विवरण हमारी वेबसाईट http://tariffauthority.gov.in. पर भी उपलब्ध करा दी जाएगी।

12. इस मामले में प्रक्रिया के दौरान प्राप्त सूचनाओं के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है।

(i) पत्तन पर आने वाला औदयोगिक कोयला विभिन्न पत्त्न प्रयोक्ताओं द्वारा वर्तमान में वार्ड में उन्हें आबंटित स्लाटों में स्टेक किया जा रहा है तथा बाद में वैगनो/ट्रकों के माध्यम से भाग अनुसार अंतिम उपयोक्तओं तक पहुचाया जाता है । वार्फ लाइन पर खडी वेगनो में लदायी के कार्गो को कोयला यार्ड से वीओसीपीटी तक ट्रकों से ले जाने की मौजूदा प्रणाली समय की दृष्टि से खर्चीली है । तथा परिणामत: स्टेक यार्ड से कार्गो को हटाने/उठाने का कार्य धीमी गति से चलता है । इसके साथ कुछ स्टेक यार्ड क्षेत्र का प्रयोग दक्ष तरीके से नहीं हो पाता है । स्टेक यार्ड को खाली करने की धीमी गति की तेज करने तथा कार्गो संबंधी करोबार को बढाने तथा प्रदूषण को कम करने के लिए वीओसीपीटी ने कोयला स्टेक यार्ड पर उपयुक्त पंजीकृत प्रहस्तन प्रणाली स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रणाली अनुसार कार्गो को कोयला स्टॉक यार्ड में प्रयोक्ता के प्लॉट से फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों के द्वारा एप्रनतक पहुचाया जाएगा । तत्पश्चात यह कार्गो कनवेयरों द्वारा एप्रेन क्षेत्र के निकट स्थापित स्थिर वैग लदान सिलो तक पहुंचाया जाएगा और सिलो के माध्यम से यह कार्गो रेलवे वैगनों में लादा जाएगा । इस प्रकार वीओसीटीपी ने कनेवेयरों के द्वारा कार्गो के कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक ढोने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संदर्भगत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

इस संबंध में वीओसीपीटी द्वारा फरवरी 2015 में प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपने मार्च 2015 के आदेश के द्वारा वर्तमान कोयला यार्ड की लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए, (यानी

कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक कार्गो का परिवहन कनवेयर प्रणाली द्वारा करना) 10 वर्षों की अवधि के लिए राजस्व हिस्सेदारी के अधीन पर लाइसेंस आधार पर देने के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण किया था। चूंकि परियोजना के लिए कोई प्रतिक्रिया नहीं हुई वीओसीपीटी ने अपने न्यासी मंडल के निर्णय और प्रयोक्ताओं और प्रत्याशित बोलीकर्ताओं से परामर्श के आधार पर प्रस्ताव की समीक्षा की है। इसलिए, संदर्भाधीन कवायद वीओसीपीटी के मई 2015 के प्रस्ताव के आधार पर विद्यमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के पुनर्निधारण के लिए है।

(ii) 2013 के दिशानिर्देशों की धारा 24 में उल्लिखित है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्त्न न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास पर 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर प्रतिनिधित्व नहीं करता है तब महापत्तन उस परियोजना के विस्तृत विवरण और पर्याप्त औचित्य सहित 2008 के दिशानिर्देशानुसार संदर्भ प्रशल्क निर्धारण के लिए अनुरोध प्रस्ताव कर सकता है। जैसा कि पहले भी कहा गया है संदर्भगत प्रस्ताव, कार्गो को कनवेयर प्रणाली के द्वारा कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक उठाने/ले जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। यद्यपि विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो तथा पोत से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैगन तक के लिए अफ्रेट प्रशुल्क निर्धारित अपफ्रंट है। परंतु कार्गो को यार्ड से वैगन तक यंत्रीकृत ढंग से ले जाने के लिए कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। इसलिए प्रतीत होता है कि 2008 के संदर्भ –प्रशुल्क दिशानिर्देश के अंतर्गत वीओसीपीटी ने उक्त प्रस्ताव पेश किया है।

(iii) इस परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तन के लिए कार्गो कोयला, कोल और चूना पत्थर है जिसमें से प्रहस्तित कार्गो का 95 प्रतिशत भाग कोयला होगा। इस स्थिति के आधार पर प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए आधार के तौर पर कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित मानदंडों को ध्यान में रखा है। वीओसीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि कोक और चूना पत्थर जैसे अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर और स्टेक उंचाई भी यही है। वीओसीपीटी की प्रस्तुति के आधार पर कोयला टर्मिनल के लिए प्रहस्तन प्रभार तय करने हेतु आधार 2008 के तौर पर 2008 अपंफ्रट प्रशुल्क दिशानिर्देश में उल्लिखित मानदंडों पर विचार करने के लिए वीओसीपीटी के दृष्टिकोण को मान लिया गया है।

(iv) वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव मई 2015 को किया था। तत्पश्चात मामले में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का उत्तर देते समय 16 जुलाई 2015 के पत्र के माध्यम से मई 2015 के प्रस्ताव में कुछ परिवर्तन कर दिये हैं। संदर्भगत मामले में प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ जुलाई 2015 के उक्त प्रस्ताव पर इस विश्लेषण अनुसार विचार किया जाता है।

(v) इष्टतम क्षमता

(क) यार्ड क्षमता:

(i) फरवरी, 2015 के अपने आंरभिक प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने स्टेकयार्ड के 416412 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विचार किया था। अब मई 2015 के संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने यार्ड के क्षेत्र को 416412 वर्ग मीटर से घटाकर 295112 वर्ग मीटर कर दिया है। क्षेत्र में घटौती करने का कारण वीओसीपीटी ने प्रयोक्तओं प्रत्याशित बोलीकर्ताओ के सुझावों को बताया है कि उनके लिए रेलवे लाइन के निकट प्लाट निर्धारित किये जाएं। ताकि वे वैगनों में कार्गो का सरलता से कर सकें और 295112 वर्ग मीटर का यह क्षेत्र वह क्षेत्र है जो वैगन लदान बिंदु के निकट है।

(ii) स्टेक यार्ड का क्षेत्र 295112 वर्ग मी0 70 प्रतिशत प्रयोग के साथ 3 टन प्रति वर्ग मी0 की स्टेक उंचाई और 12 का अनुपातिक कारोबार को ध्यान में रखते हुए वीओसीपीटी ने यार्ड की इष्टतम क्षमता 5.20 एमएमटीपीए आंकी है। तत्पश्चात स्टेक कार्गो का केवल 50 प्रतिशत रेल द्वारा वहन किए जाने की स्थिति में यार्ड की क्षमता 5.20 एमएमटीपीए का 50 प्रतिशत यानी 2.60 एमएमटीपीए आकलित की गई है।

(iii) यह देखा जाता है कि स्टेक यार्ड के कथित क्षेत्र में से 70 प्रतिशत क्षेत्र को वीओसीपीटी द्वारा यार्ड की क्षमता के परिकलन के लिए कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में दिए गए मानदण्डों के अनुसार स्टेंकिग के लिए उपलब्ध मान लिया गया है ।

(iv) वीओसीपीटी द्वारा ली गई स्टेक उंचाई 3 टन प्रति वर्ग मी0 कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश के अनुसार है। इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के समय दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 टन प्रतिवर्ग मीटर के मानदण्ड की अपेक्षा 6 टन प्रति वर्ग मी. की स्टेक उंचाई ली गई है । यह स्टेकिंग 6 टन प्रति वर्ग मीटर भी ली जाती है तो कार्गों के वैगन लोडिंग सिलो तक वहन करने और यार्ड क्षमता का 50 प्रतिशत के दृष्टिकोण से संयंत्र की क्षमता एक सीमांकन घटक है जैसे कि अनुवर्ती पैराओं में देखा जा सकता है ।

(v) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशानुसार वीओसीपीटी द्वारा 12 का कारोबार अनुपात दिखाया गया है अत: विश्लेषण में मान लिया गया है ।

(vi) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में उल्लिखित सूत्र के आधार पर उपरोक्त चर्चा के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विभिन्न मानदंडों पर अमल करते हुए पत्तन द्वारा आकलित यार्ड क्षमता का 70 प्रतिशत उपयोग 5205776 टन प्रति वर्ष बनता है ।

(vii) तत्पश्चात् यह मानते हुए कि यार्ड क्षमता का 50 प्रतिशत रेल वैगनों के द्वारा ढोया जाएगा तो इष्टतम क्षमता 2602888 टन आती है कार्गो जैसा कि पत्तन द्वारा आकलित किया गया है कार्गो के 50 प्रतिशत भाग के रेल वैगनों द्वारा ढोए जाने की स्थिति व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है जिसे मान लिया गया है।

(ख) संयंत्र क्षमता:

(i) फरवरी 2015 के अपने आरंभिक प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने 5 ट्रक की तैनाती पर विचार किया था और तदनुसार 20 टी ट्रक 5 नग प्रत्येक ट्रक 24 घंटे में 6 फेरे लेगा और 70 प्रतिशत उपयोग पर 365 दिन चलने पर विचार किया था । मई 2015 के संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने संयंत्र क्षमता को 20 टी ट्रक के 10 नग की तैनाती अन्य प्रतिमानों को तत्समान रखते हुए को परिकलित करते हुए 7.36 एमएमटीपीए की संयंत्र क्षमता आंकी है । यह सूचित किया गया है कि ट्रकों की संख्या 5 (मार्च, 2015 के आदेश) को बढ़ाकर मई 2015 के प्रस्ताव में 10 करना प्रयोक्तओं/प्रत्याशित बोलीकर्ताओं द्वारा दिये गए सुझाव पर आधारित है । वीओसीपीटी ने यह भी बताया है कि ट्रकों में वृद्धि करना कन्वेयर की अपेक्षाओं के अनुरूप है ।

(ii) इस संबंध में यह देखा गया कि यद्यपि यार्ड क्षमता मात्र 2.60 एमएमटीपीए निकाली गई है संयंत्र क्षमता 10 ट्रकों की तैनाती के आधार पर 7.36 एमएमटीपीए निकली है जो यार्ड क्षमता से 3 गुणा है यदि यार्ड क्षमता एक सीमा है जैसा कि वीओसीपीटी ने सूचित किया है तब वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रतिमानों के आधार पर यह देखा जा सकता था कि 2.60 एमएमटीपीए की यार्ड क्षमता के प्रहस्तन के लिए 4 ट्रक पर्याप्त हैं । इस प्रकार शेष 6 ट्रक निरर्थक निवेश सिद्ध होंगे । इस स्थिति से अवगत कराने पर वीओसपीटी ने परीक्षण करके तब प्रस्तावित ट्रकों की संख्या को 10 से घटाकर जुलाई, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में 4 कर दिया है । इसके अतिरिक्त 29 जुलाई, 2015 को अधिकारी स्तर की बैठक में वीओसीपीटी ने पुष्टि की कि सुविधा पर प्रचालन के लिए 20 टी ट्रकों के 4 नग पर्याप्त होंगे ।

(iii) 20 टी ट्रक के 4 नगों की तैनाती प्रत्येक ट्रक 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 365 दिन 24 घंटे में 6 फेरे लेने पर विचार करते हुए वीओसीपीटी ने संयंत्र क्षमता 2.94 टन आकिलत की है। वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित संयंत्र क्षमता व्युत्पन्न यार्ड क्षमता के अनुरूप देखी जा सकती है।

(ग) इस प्रकार यार्ड क्षमता का 50 प्रतिशत यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता दोनों से कम अर्थात 2602888 टन प्रति वर्ष होने के कारण सुविधा की इष्टतम क्षमता मानी जाती है।

(vi) पूंजी लागत:

(क) अपने जुलाई 2015 के संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रकाशित पूंजी लागत 24.56 करोड़ रु. है जिसमें से 6.38 करोड़ रु. सिविल कार्यों के लिए 16.42 करोड़ रु. यात्रिंक उपकरणों के लिए 0.50 करोड़ विदयुत कार्यों के लिए 1.17 करोड़ विविध पूंजीगत लागतों के लिए है।

(ख) सिविल लागत :

अपफ्रंट दिशानिर्देशानुसार पत्तन न्यास के आकलन के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाना अपेक्षित है। इस संबंध में वीओसीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए सिविल लागत 6.38 करोड़ रु. आकलित की है। यह आकलित लागत क्लोजड कन्वेयर (क्षमता 1000 टीपीएच) (500 मी.), पिट फाउण्डेशन युक्त कन्वेयर गैलरी तथा स्टील स्पोर्ट और निर्माण तथा प्रारंभ लागत से संबंधित है। वीओसीपीटी द्वारा सूचित यह सिविल लागत बजटीय प्रस्ताव के अनुसार प्रतीत होती है और विश्लेषण के अनुसार मान्य है।

(ग) उपकरण/यांत्रिक लागत

(i) उपकरणों की आकलित लागत 16.42 करोड़ रु. 150 टी हॉपर एक नग, रेल लदान हेतु 1500 मीट्रिक टन वालो दो साइलों पांच फ्रंट एंड लोडर्स, 20 टन क्षमता वाले 4 ट्रक, चुम्बक धातु संसूचक बेल्ट फीडर्स, बेल्ट स्केल, हैड पुलीज और कलपूर्जों की जैसी विविध मदों की लागत से संबंधित है।

(ii) वीओसीटीपी द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में उल्लेख है कि इस सुविधा का उद्देश्य कार्गो का रेल द्वारा और अधिक जल्दी हटाया जाना है 1500 टन वाली प्रस्तावित रेक के पहुचने से पहले ही भरी जाएगी। मौजूदा कोयला यार्ड में सीमित लंबाई होने के कारण आधा रेक भरा जा सकता है। इस तरह सिलों से एक वैगन (66 टन) प्रति मिनट की दर से 25 मिनटों में 1500 टन कार्गो जो आधे रेक में आता है लादा जा सकता है। उस समय तक कनवेयर 2000 टीपीएच की दर से भरती रहेगी और अनुमान पहले आधे रेक के पूरी तरह भरे जाने के पश्चात् दूसरे रेक को उस स्थान पर लगाने के लिए लगभग 30 मिनट का समय लगता है। अत: रेक की शंटिग के लिए लगने वाले समय के दौरान भरा जाएगा इसके अतिरिक्त 66 टन प्रत्येक के 59 वैगनों की पूरी रेक की क्षमता 3894 टन बनती है जिसके लिए 1500 टन क्षमता के एक साइलों द्वारा विनिर्दिष्ट समय में लदान को पूरा करना पर्याप्त नहीं हो सकता। उपर्युक्त स्थिति के अनुसार प्रतीत होता है कि उत्पादन और प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता स्टाक यार्ड से खाली किए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता से मेल खाती है।

(iii) उपर्युक्त स्थिति के आधार पर क्योंकि पत्तन द्वारा विचारित उपकरणों की संख्या व्यहार्यता रिपोर्ट के अनुसार और किसी भी प्रत्याशी बोलीकर्त्ता ने प्रत्येक उपकरण और इनकी संख्या के विषय में आपत्ति नहीं उठायी है पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(iv) वीओसीपीटी को अनुरोध के बावजूद प्रत्येक उपकरण की बुनियादी दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। चूंकि पत्तन द्वारा सुविचारित प्रत्येक

उपकरण की लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार ने उपकरण की लागत से संबंधित कोई आपत्ति नहीं उठायी है पत्तन द्वारा प्रत्येक उपकरण की आकलित लागत विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(घ) विदयुत लागत

0.50 करोड़ रु. की विदयुत लागत विदयुत वितरण प्रणाली नियंत्रण एवं स्वचालन प्रकाश व्यवस्था और संचार व्यवस्था से संबंधित है । यह आकलन बजटीय प्रस्ताव अनुसार है अत: विश्लेषण के अनुसार मान्य है।

(च) विविध लागत:

विविध पूंजी लागते कुल सिविल उपकरण और विदयुत लागत का जैसा कि पहले भी चर्चा की गई है 5 प्रतिशत आकलित की गई है जो अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत होती है अत: विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(छ) इस प्रकार उक्त सुविधा के लिए पोर्ट द्वारा आकलित 24.56 करोड़ रु. की कुल पूंजी लागत विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(vii) वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारण अनुसार, आकलित पूंजी लागत का 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम के रूप में आकलित किया है। .

(viii) प्रचालन लागत :

(क) विदयुत लागत :

10.10 रु. प्रति यूनिट की दर से 1.18 यूनिट प्रति टन की खपत की हिसाब से इष्टतम क्षमता के लिए विदयुत लागत का आकलन किया गया है।

इस स्थिति के आधार पर कि कार्गो को और 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार एक संपूर्ण यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के प्रचालन पोत से कोयला उतारने भंडारण यार्ड में पहुचाने और वैगनो/ट्रकों में लादने के कार्य के लिए 1.4 यूनिट प्रति टन की विदयुत खपत यार्ड से वैगन तक छोटी से छोटी प्रचालन क्रिया 1.18 यूनिट प्रतिटन की विदयुत खपत के मानदण्ड औचित्यपूर्ण लगते है । वीओसीपीटी ने यह भी कहा कि विदयुत लागत परियोजना के लिए आवश्यक विदयुत मांग पर आधारित है । विदयुत खपत (प्रतिटन) के संबंध में पत्तन द्वारा किया गया आकलन विश्लेषण अनुसार मान्य है।

वीओसीपीटी द्वारा दस्तावेजी प्रमाणों के साथ प्रस्तुत 10.10 रु. प्रति यूनिट विदयुत दर विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ख) ईधन लागत :

(i) ईधन का आकलन फ्रंट लोडर्स और ट्रकों के 6132 प्रचालन घंटो के लिए 49.35 रु. प्रति लीटर की दर से किया गया है।

(ii) फ्रंट एंड लोडर्स के संबध में तेल खपत 20 लीटर प्रति घंटा ली गई है जो पत्तन में फ्रंट एंड लोडर्स के प्रयोक्ताओं से प्राप्त वास्तविक खपत पर आधारित है । यह स्थिति मान्य है।

(iii) यदयपि वीओसीपीटी ने ट्रकों के संबंध में ईधन की खपत 5 लिटर प्रति घंटा की दर से विचार किया है। बाद में वीओसीपीटी ने ट्रकों की ईधन खपत 2.4 लीटर प्रति घंटा की दर से गणना करने का अनुरोध किया । इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि मार्च 2015 के आदेश में 2.4 लीटर प्रति घंटा प्रति ट्रक की ईधन खपत पर विचार पत्तन द्वारा तब किये गए आकलन पर विचार किया गया था । प्रसंगवश तदनुसार ट्रकों

के बारे मे विचारित तेल ईधन की खपत 2.4 लीटर प्रति घंटा पर विचार किया जाता है वीओसीपीटी की बर्थ सं. III/IV के यंत्रीकरण के संबंध में वीओसीपीटी के एक अन्य प्रस्ताव में ट्रकों के संबंध में 2.4 लीटर प्रति घंटा ईधन खपत पर विचार किया गया है

(iv) दस्तोवजी प्रमाण के आधर पर तेल ईधन की दर 49.35 रु. प्रति लीटर सही है अत: विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ग) वीओसीपीटी ने सिविल कार्यों में मरम्मत और अनुरक्षण लागत विविध पूंजीगत लागतों का भाग रहे संघटकों की सिविल लागतों का 1 प्रतिशत आकलित की है इसी प्रकार वीओसीपीटी द्वारा विविध पूंजीगत लागतों का भाग यांत्रिक और विदयुत लागतों के संघटकों की लागतों सहित यांत्रिक एवं विदयुत उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत 7 प्रतिशत आकलित की है।जो अन्य महापत्तन न्यासों के अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए अपनायी गई प्रक्रिया के अनुरूप है।

(घ) वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत का आकलन कुल स्थायी परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत और अन्य व्यय के लिए स्थायी संपत्तियों का 5 प्रतिशत किया गया है जो दिशानिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार है।

(ड) (i) दिशानिर्देशों के अनुसार कंपनी अधिनियम में निर्धारित 'स्ट्रेट लाइन मैथड' (एसएलएम) में दी गई दरों के अनुसार मूल्यह्रॉस आकलन किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने यांत्रिक और विदयुत लागत पर 6.33 प्रतिशत की दर से मूल्यहास परिकलित किया है। वीओसीपीटी ने मार्च 2015 से संबंधित कार्रवाई के दौरान विचारित दरों के समर्थन में कंपनी अधिनियम 2013 से प्रासंगिक उद्धरण प्रस्तुत किए थे। इस स्थिति को अब विश्लेषण में मान्य किया जाता है।

(ii) पत्तन द्वारा मार्च 2015 से संबंधित कार्रवाई के दौरान प्रस्तुत मूल्हास की 3.17 प्रतिशत की दर कंपनी अधिनियम, 2013 के उद्धरण के अनुसार है अत: अब विश्लेषण के अनुसार मान्य हैं।

(iii) इसके अतिरिक्त हमारे विश्लेषण में विविध पूंजी लागत के हिस्से के रूप में सिविल और उपकरण लागत के घटक के अनुपात में अन्य परिसंपत्तियों पर भी मूल्यहास का परिकलन किया गया है।

(च) (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशानुसार संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया जाना है।

(ii) पत्तन द्वारा आकलन 500 * 4.5 वर्म मी0 क्षेत्र कनवेयर और ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स प्रत्येक के लिए 12 * 3 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए प्रयुक्त क्षेत्र के लिए किया गया है। .

(iii) 4 ट्रक और 5 फ्रंट एंड लोडर्स द्वारा अधिभोग क्षेत्र के संबंध में वीओसीपीटी ने लाइसेंस फीस की दर 348.66 रु. प्रति वर्ग मी. अपनाई जो प्रचलित दरमानों के अनुसार है प्रतीत होती है।

(iv) कनवेयर क्षेत्र के संबंध में वीओसीपीटी ने वे लीव चर्जिस की दर 1.42 रु. प्रति वर्ग मी. अपनाई है यह भी प्रचलित दरमानों के अनुसार सही पाई गई है।

(v) ट्रकों और फ्रंट एंड लोडर्स द्वारा अधिभोग क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस की गणना में मामूली सी गणितीय अशुद्धि पाई गई है, उसे सुधार दिया गया है।

(छ) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल प्रचालन लागत 1056.55 लाख के स्थान पर 1081.67 लाख रु. बनती है।

(ix) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी उपर्युक्त विश्लेषण अनुसार संशोधित की गई है। संशोधित विवरणी की एक प्रति अनुलग्नक-I के रूप में संलग्न है।

(x) (क) कुल वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) 1449.56 लाख रु. बनती है जो पत्तन द्वारा आकलित वार्षिक राजस्व 1474.686 लाख रु. के अपेक्षा प्रचालन लागत (1056.55 लाख) और पूंजी लागत (393.01 लाख) पर 16 प्रतिशत प्रत्यागम का कुल जोड है।

(ख) वीओसीपीटी ने समस्त आकलित वार्षिक राजस्व मांग की भरपाई इस सुविधा की इष्टतम क्षमता में दर्शायी है। तदनुसार संशोधित वार्षिक राजस्व मांग 1449.56 लाख रु. तथा सुविधा की इष्टतम क्षमता 2602888 टन मानते हुए 55.69 प्रति टन गणित होती है न कि 56.66 रु. प्रति टन जैसी कि वीओसीपीटी ने आकलन किया है।

(ग) वीओसीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर कि कोक, चूना पत्थर और कोयला जैसे कार्गों के लिए प्रहस्तन दर एक समान है इसलिए कोक चूना पत्थर और कोयला जैसे सभी प्रकार के कार्गों को कनवेयर प्रणाली द्वारा कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक ले जाने के लिए वीओसीपीटी के प्रस्तावित दृष्टिकोण के अनुसार एक समान दर निर्धारित की गई है और यह भी की वीओसीपीटी का मत है कि प्रहस्ति समस्त कार्गों केवल विदेशी कार्गों होगा। फिर भी पत्तन के प्रस्ताव अनुसार तटीय तद विदेशी दर का 60 प्रतिशत निर्धारित की गई है।

(xi) भारत सरकार पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएम) ने अपने दिनांक 11 नवंबर, 2014 के पत्र सं. 11033/51/2014-पीटी के अंतर्गत इस प्राधिकरण को जारी पत्र सं. पीटी-11033/51/2014 दिनांक 4 सितम्बर, 2014 के द्वारा महापत्तन पर तटीय पोतों को प्राथमिकता के आधार पर बर्थ पर लगाने के संबंध में जारी दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है। तदनुसार इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/52/2014 जन दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के अंतर्गत सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा एमओआर में निर्धारित तटीय पोत की परिभाषा को एक साथ निम्नानुसार बदलने का अनुमोदन कर दिया है :

"तटीय पोत से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।"

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'तटीय पोत 'की परिभाषा 'तटीय पोत 'की उपयुक्त परिभाषा के समान संशोधित कर दी गई है।

(xii) दिए गए थोक आधार थोक मूल्य सूचकांक में प्रत्येक वर्ष स्वत: संमजन के लिए सूचकांकाकन कारक से संबंधित समान्य नोट पर ऐसे सूचकांक के लिए विचार करने के लिए अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में निर्धारित है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचारित लागत अनुमान वर्ष 2015 की बाजार दर पर आधारित है अत: पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार प्रत्येक 1 जनवरी, 2015 की भांति स्वत: संमजन के लिए विचारित थोक मूल्य सूचकांक को आधार पर निर्धारित करना उचित और प्रासंगिक है। इस प्रकार इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट संदर्भ अनुसूची में शामिल किया जाता है।

(xiii) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 अनुसार इस प्राधिकरण से कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है। यदपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशानुसार इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों में पडने की आवश्यकता नहीं तथापि परंतु यह मान लेना भी ठीक नहीं कि पत्तन बहुत सटीक और पूरे किए जाने आवश्यक कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेगा। जैसा कि पहले भी कहा गया है कि पत्तन के द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक अनुसूची के अनुसार लाइसेंस धारक दोनों कार्य निष्पादन मानक 90 प्रतिशत उपलब्धता एवं प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 30 वैगनों वाले आधे रेक के लदान कार्य को पूरा करेगा पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते है।

(xiv) उपयोक्ता को प्रचालक के कारण उचित स्तर के विलम्ब के पश्चात् होने वाली देरी के प्रभार नही देना पड़ेगा से संबंधित नोट एसओआर में शामिल किया जाता है ।

13.1. उपर्युक्त शर्तों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक **अनुलग्नक – II** और **अनुलग्नक - III** के तौर पर संलग्न है ।

13.2. परिणामत: और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में मौजूदा कोयला यार्ड पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के लिए, लाइसेंस के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है ।

14.1. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा । तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

14.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी । वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वत: संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा ।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे । इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा । इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा ।

14.3. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो ।

14.4. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा ।

14.5. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा ।

14.6. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए है तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा ।

14.7. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा । यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा । सूचीबद्ध

संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

14.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा । लाइसेंस धारक तीसरे वर्षसे आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा ।

14.9. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे । वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा ।

14.10. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा ।

14.11. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे । तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी । इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी ।

14.12. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील ऑकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा । ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी । इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा ।

14.13. दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेखके संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्या की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा ।

14.14. किसी परियोजना के लिए निष्पादन बोली दस्तावेजों स्वत: ही स्पष्ट रूप से बताए जाएंगे । लाइसेंस धारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

14.15. लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा । यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानीअपेक्षित है तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करारके प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा ।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015(175)]

अनुलग्नक-I

वी ओ चिदबंरनार पत्तन न्यास पर वर्तमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरणी

(लाख रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 16.07.2015 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा अनुसीमित आकलन
I	**इष्टतम क्षमता**		
(i)	**यार्ड क्षमता :**		
	यार्ड का क्षेत्र (क) (वर्ग मीटर में)	295112	295112
	- स्टेकिग के लिए प्रयुक्त कुल क्षेत्र का (त) %	70%	70%
	- स्टेक की गई कुल मात्रा (I) (टन/वर्ग मी. में)	3	3
	- कारोबारी अनुपात (न)	12	12
	क्षमता (क × त × थ × न × 70%) (मिट्रिक टन में)	5205776	5205776
	- रेल द्वारा वहित कार्गो का %	50%	50%
	- प्रासिंगक क्षमता मीट्रिक टनों मे	**2602888**	**2602888**
	- प्रासिंगक क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	**2.60**	**2.60**
(ii)	**संयंत्र क्षमता**		
	- ट्रक की क्षमता (ग) (टन में)	20	20
	- प्रति घंटा फेरे(न)	6	6
	- घंटे प्रति दिन(ज)	24	24
	दिन प्रति वर्ष (घ)	365	365
	- ट्रकों की संख्या (ध)	4	4
	- क्षमता (ग xन x ज xघ x ध x 0.7) (मीट्रिक **टन में)**	2943360	2943360
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	**2.94**	**2.94**
	इष्टतम क्षमता (एमएमटीपीए में)	**2.60**	**2.60**
II	**पूंजी लागत**		
	क सिविल कार्य		
	- बंद कनवेयर (क्षमता 1000 टीपीएच) (500 मी.)	475.00	475.00
	- पाइल नीव और ढांचागत स्टील आपूर्तियों सहित कनवेयर गैलरी	150.00	150.00
	निर्माण व चालन लागत	12.50	12.50
	(क)	**637.50**	**637.50**

	(ख) यांत्रिक कार्य		
	- हॉपर (150 टी) (1 नग.)	73.00	73.00
	- रेल लदायी के लिए (सिलो) 1500 एमट (2 नग)	900.00	900.00
	- फ्रंट एंड लोडर्स (5 नग)	500.00	500.00
	- ट्रक 20 टन (4 नग)	100.00	100.00
	- विविध मदें, चुम्बक, धातु, संसूचक, बैल्ट फीडर्स, बैल्ट स्केल हैड , (पुलीज)	61.00	61.00
	- कल पुर्जे	17.84	17.84
	(ख)	**1651.84**	**1651.84**
	(ग) विद्युत कार्य		
	- विद्युत वितरण प्रणाली	50.00	50.00
	- नियंत्रण एवं स्वचालन		
	- प्रकाश प्रणाली		
	- संचार प्रणाली		
	(ग)	**50.00**	**50.00**
	(घ) अन्य (क +ख + ग का 5%)	**116.97**	**116.97**
	कुल पूंजी लागत (क +ख + ग +घ)	**2456.31**	**2456.31**

क्र.सं.	**विवरण**	**वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 16.07.2015 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन**	**प्राधिकरण द्वारा अनुसीमित आकलन**
III	**<u>प्रचालन लागत:</u>**		
(i)	**विदयुत लागत** (वीओसीपीटी – 2602888 टन* 1.18 यूनिट प्रति टन * (10.10 रु. प्रति यूनिट) (टीएएमपी - 2602888 टन * 1.18 यूनिट प्रति टन *. (10.10 रु. प्रति यूनिट)	310.21	310.21

(ii)	**ईंधन लागत**		
(क)	फ्रंट एंड लोडर्स (वीओसीपीटी - 6132 घंटा * 20 लीटन प्रति घंटा * (49.35 रु. प्रति लीटर * 5 लोडर्स टीएएमपी - 6132 घंटा * 20 लीटर प्रति घंटा * (रु. 49.35 प्रति लीटर * 5 लोडर्स)	302.61	302.61
(ख)	- ट्रक (वीओसीपीटी - 6132 घंटा * 5 लीटर प्रति घंटा * रु. 49.35 प्रति लीटर * 4 ट्रक) (टीएएमपी - 6132 घंटा * 2.4 लीटर प्रति घंटा * रु. 49.35 प्रति लीटर * 4 ट्रक)	60.52	29.05
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	सिविल कार्य (वीओसीपीटी - सिविल कार्य का 1%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटक सहित सिविल लागत का- 1प्रतिशत)	6.69	6.69
(ख)	यात्रिक एवं विद्युत कार्य (वीओसीपीटी - यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%)	125.09	125.09
(iv)	बीमा (वीओसीपीटी - पूंजी लागत का 1%) (टीएएमपी - पूंजी लागत का 1%)	24.56	24.56
(v)	**मूल्यह्रास**		
(क)	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (वीओसीपीटी -यांत्रिक एवं विद्युत लागत पर 6.33%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 6.33 प्रतिशत)	107.73	113.11
(ख)	सिविल परिसंपत्तियों (वीओसीपीटी –सिविल लागत दर 3.17%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटकों सहित सिविल लागतों पर 3.17%)	20.21	21.22
(vi)	**किराया) लाइसेंस फीस**		
(क)	कनवेयर क्षेत्र	0.03	0.03

	[वीओसीपीटी - (500 * 4.5) वर्ग मी. * 1.42 प्रति वर्ग मी प्रति वर्ष 0] [टीएएमपी- (500 * 4.5) वर्ग मी. *.1.42 रु. प्रति वर्ग मी प्रति वर्ष 0]		
(ख)	ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स [वीओसीपीटी - (12 * 3 * 4) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी0r. * . 348.68 रु. 0प्रति वर्ग मी.) [टीएएमपी - (12 * 3 * 4) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी0r. * 348.68 रु. 0प्रति वर्ग मी.)	1.20	1.15
(vii)	अन्य व्यय (वीओसीपीटी- पूंजी लागतों का 5%) (टीएएमपी - पूंजी लागतों का 5%)	122.82	122.82
	कुल प्रचालन लागत	**1,081.67**	**1,056.53**
IV	**वार्षिक राजस्व मांग**		
	(क) कुल प्रचालन लागत	1,081.67	1,056.53
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @16%	393.01	393.01
	(ग) कुल राजस्व मांग	**1,474.68**	**1,449.56**
V	**प्रहस्तन दर प्रति टन**		
	प्रहस्तन राजस्व मांग (लाख रु.)	1,474.68	1,449.56
	इष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन)	2602888	2602888
	प्रहस्तन दर प्रति टन		
	- विदेशी	**56.66**	**55.69**
	- तटीय	**33.99**	**33.41**

अनुलग्नक -II

लाइसेंस के आधार पर मौजूदा कोयला यार्ड प्रणाली पर लदान प्रणाली हेतु यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची दरमान

1.1. परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i) **"तटीय पोत"** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।

(ii) "**विदेशगामी पोत**" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है ।

(iii) **"पत्तन"** से तात्पर्य वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास है ।

(iv) "**पारी**" से तात्पर्य है पत्तन कामगारों के लिए लागू 8 घंटों की पारी ।

(v) **"प्रतिदिन"** से तात्पर्य प्रति कैलेन्डर दिन या उसका अंश है ।

(vi) **"प्राधिकरण"** से तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अंतर्गत गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण से है।

(vii) **"टन"** से तात्पर्य एक मीटरिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. सामान्य नियम एवं शर्तें

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज, जैसा सीमा शुल्क विभाग .अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(ii) (क) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।

(क) उपयोगकर्त्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। दंड-ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।

(ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।

(ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा।

(घ) उपयोगकर्त्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।

(iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बढ़े हुए रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।

(v) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹ 100 अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, कन्सेशनायर तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि कन्सेशनायर को देय राशि ₹ 100 से कम बनती है।

(vi) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर की हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।

(ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क-संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्त्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो । यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों ।

(vii) तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा ।

2. <u>कोयला स्टेक यार्ड पर यंत्रीकृत वैगन लदान प्रणाली के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:</u>-

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. प्रतिटन में (भारतीय रुपये में)	
		विदेशी	**तटीय**
1.	कोयला, कोक और चूना	55.69	33.41

<u>नोट</u>:-

(i) **यह प्रशुल्क कार्गो को कनवेयर प्रणाली द्वारा कोल यार्ड से वैगन/ट्रक तक पहुंचाने के लिए है।**

(ii) तापीय कोयला "तटीय कार्गो" की श्रेणी में नहीं होगा ।

3. <u>सामान्य नोट:</u>

(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी । प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वत: तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी ।

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा । उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वत: ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा ।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा । ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क् के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा ।

(iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण-पत्र जमा किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के साथ दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

(v) लाइसेंस धारक की स्थिति में, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन दन मानकों के पूरा न होने पर प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

(vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

(vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण दर्शाते हुए एक उदाहरण "परिशिष्ट" में दिया गया है।

(viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक -III

निष्पादनता मानक

लाइसेंस के आधार पर वर्तमान कोयला वार्ड पर लदान प्रणाली यंत्रीकरण के लिए

अनुसूचित निष्पादनता मानक

लाइसेंस धारक निम्नलिखित दोनों निष्पादनता मानक पूरे करेगा :

(i) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।

(ii) लाइसेंस धारक प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 30 वैगनों के आधे रेक के लदान कार्य को 55 मिनट में पूरा करेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 19th August, 2015

No. TAMP/39/2015- VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from

V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard on license basis for 10 years period on revenue share basis, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
(No. TAMP/39/2015–VOCPT)

V.O. Chidambaranar Port Trust - - - Applicant

QUORUM:

(i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of August, 2015)

This case relates to the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard on license basis for 10 years period on revenue share basis.

2. This Authority had passed an Order dated 21 March, 2015 fixing reference tariff at the VOCPT for mechanization of loading system at the existing coal yard on license basis for 10 years period on revenue share basis. The said Order was notified in the Gazette on 21 April, 2015 vide Gazette No. 133.

3.1. In this backdrop, the VOCPT vide its letter No. MEE/P&M/F.Coal yard/2015/D.2193 dated 25 May, 2015 has again filed a proposal for fixation of Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard system on license basis for 10 years period on revenue share basis.

3.2. The submissions made by the VOCPT in its letter dated 25 May, 2015 are summarized below:

(i) In response to the Notice Inviting Tender (NIT) published on 16.02.2015 for the project, no tenders were received within the extended due date of 27.03.2015.

(ii) When the above was informed to the Board of Trustees of VOCPT, the Board in the meeting held on 30.03.2015 suggested to go in for re-tender of the mechanization project, after re-visiting the capacity and cost of the project.

(iii) Accordingly, a meeting was held on 17.04.2015 with port users/prospective bidders to obtain their views/suggestions regarding viability of the Project. In the meeting, the participants suggested following points for consideration:

(a) If silo is proposed, Silo capacity may be increased to 3000 tonnes.

(b) Conveyor capacity may be reduced to 1000 tonnes and receiving hopper may be reduced to one number.

(c) Plots to be earmarked near railway line to facilitate easy loading of cargo in to the wagon.

(d) Number of trucks to be increased.

3.3. Based on the above suggestions, VOCPT has reported to have drawn up the proposal under reference and has requested for fixation of Reference tariff.

4. A comparative position between the parameters considered in the Order passed in March, 2015 and the parameters now considered by the port in the proposal in reference is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No	Particulars	Estimates considered in the Order dated 21 March 2015	Estimates furnished by VOCPT in its proposal dated 25 May 2015
I	**OPTIMAL CAPACITY**		
(i)	**Yard Capacity:**		
	- Area of the yard (A) (in sq. metres)	416412	295112
	- Percentage of total are used for stacking (P)	70%	70%
	- Quantity stacked (Q) (tonnes/sq. metres)	3	3
	- Turnover Ratio (T)	12	12
	- Capacity (A × P × Q × T × 70%) (in metric tonnes)	7345508	5205776
	- Percentage of cargo moving through Rail	50%	50%
	- Relevant Capacity (in metric tonnes)	**3672754**	**2602888**
	- Relevant Capacity (in million metric tonnes)	**3.67**	**2.60**

(ii)	**Plant capacity**		
	- Capacity of truck (C) (in tonnes)	20	20
	- No. of trips in an hour (T)	6	6
	- No. of hours in a day (H)	24	24
	- No. of days per annum (D)	365	365
	- No. of trucks (S)	5	10
	- Capacity (C × T × H × D × S × 0.7) (in metric tonnes)	3679200	7358400
	- Capacity (in million metric tonnes)	**3.68**	**7.35**
	OPTIMAL CAPACITY (in MMTPA)	**3.67**	**2.60**
II	**CAPITAL COST**		
	(A) Civil Works		
	- Conveyor Supporting Bed	7.00	Individual Breakup not furnished
	- Conveyor (including Foundation)	271.00	
	- Retaining wall (including excavation)	100.00	
	(A)	**378.00**	**638.00**
	(B) Mechanical Works		
	- Covered Belt Conveyor (Capacity 2500 TPH) (Earlier - 420 metres) (Now – 1.95 kms)	96.00	Individual Breakup not furnished
	- Hoppers (5 nos.)	175.00	
	- Silo for Rail Loading (1500 MT) (1 no.)	450.00	
	- Front End Loaders (Earlier-5 nos)(Now–3 nos)	500.00	
	- Trucks (20 T) (5 nos.)	125.00	
	- Miscellaneous items (Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys)	61.00	
	- Spares	15.00	
	(B)	**1422.00**	**1790.00**
	(C) Electrical Works		
	- Power Distribution System	25.00	Individual Breakup not furnished
	- Control & Automation	25.00	
	- Lighting System	10.00	
	- Communication system	2.00	
	(C)	**62.00**	**62.00**
	(D) Miscellaneous (5% of A + B + C)	**93.10**	**124.00**
	TOTAL CAPITAL COST (A + B + C + D)	**1955.10**	**2614.00**
III	**OPERATING COST:**		
(i)	**Power Cost**	317.34	310.21
	(TAMP - 3672754 tonnes * 0.83 unit per tonne * Rs. 10.41 per Unit) (VOCPT - 2602888 tonnes * 1.18 unit per tonne * Rs. 10.1 per Unit)		
(ii)	**Fuel cost:**		
(a)	- Front end loaders	309.54	302.61
	(TAMP - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.50.48 per litre * 5 Loaders) (VOCPT - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.49.35 per litre * 5 Loaders)		
(b)	- Trucks	37.15	151.31
	(TAMP - 6132 Hrs * 2.4 Ltrs per Hr * Rs.50.48 per litres * 5 Trucks) (VOCPT - 6132 Hrs * 5 Ltrs per Hr * Rs.49.35 per litres * 10 Trucks)		
(iii)	Repairs & Maintenance cost		
(a)	Civil works	3.97	6.69
	(TAMP - 1% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs) (VOCPT - 1% on Civil Costs)		
(b)	Mech & Elect works	109.07	136.11

	(TAMP - 7% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs) (VOCPT - 7% on Mechanical & Electrical Costs)		
(iv)	Insurance (TAMP - 1% on Capital Costs) (VOCPT - 1% on Capital Costs)	19.55	26.14
(v)	**Depreciation:**		
(a)	Mech & Elect works (TAMP - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs) (VOCPT - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs)	98.63	117.22
(b)	Civil Assets (TAMP - 3.17% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs) (VOCPT – 3.17% on Civil Costs)	12.58	20.21
(vi)	**Rent (License Fee)**		
(a)	Area of ground level (Pit) [TAMP - (50 * 50) sq.mtr. * Rs.348.68 per sq. mtr] VOCPT - NIL	8.72	0.00
(b)	Conveyor area [TAMP - (525 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum] [VOCPT - (500 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum]	0.03	0.03
(c)	Trucks and Front end loaders [TAMP - (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 348.68 per sq. mtr.) [VOCPT - (12 * 3 * 10) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 348.68 per sq. mtr.)	1.26	2.01
(vii)	Other Expense (VOCPT - 5% on Capital Costs) (TAMP - 5% on Capital Costs)	97.76	130.69
	TOTAL OPERATING COST	**1,015.60**	**1,203.24**
IV	**ANNUAL REVENUE REQUIREMENT**		
	(a) Total Operating Cost	1,015.60	1,203.74
	(b) Return on Capital Employed @16%	312.81	418.21
	(c) Total Revenue requirement	**1,328.41**	**1,621.45**
V	**PER TONNE HANDLING RATE**		
	Annual Revenue Requirement (Rs. In Lakhs)	1,328.41	1,621.45
	Optimal Capacity (in Metric Tonnes)	3,672,754	2,602,888
	Handling Rate per tonne		
	- Foreign	**36.17**	**62.29**
	- Coastal	**21.70**	**37.38**

5.1. The Cargo Handling Charges proposed by the VOCPT for mechanised Wagon Loading System at the Coal stack yard are as follows:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk Cargo	62.29	37.38
2.	Thermal coal	62.29	62.29

Note:

1. The Tariff rate is proposed for transportation of cargo from coal yard to wagon/truck through conveyor system.

2. Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

5.2. The VOCPT has furnished the following Performance standards. These are found to be similar to the Performance Standards prescribed in the March 2015 Order.

"The licensee shall meet both the following Performance standards:

(a) The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading system per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system: and,

(b) The licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons of each of 66 Tonnes carrying capacity in fifty minutes."

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the VOCPT proposal dated 25 May 2015 was forwarded to the concerned users/user organisations/prospective bidders for their comments. None of the users/user organisations and prospective bidders have furnished their comments, till the case was finalised.

7. While acknowledging the proposal itself and based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 29 May 2015 to furnish information/clarifications on various points. The VOCPT vide its letter dated 24 June 2015 has furnished its reply on the information/clarification sought by us. A summary of information/clarification sought by us and the response of the VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Reply of VOCPT
(i)	The reason for reducing the area of the yard from 416412 sq. metres (in the March 2015 Order) to 295112 sq. metres in the proposal under reference.	During the meeting held on 17.04.2015 with Port Users/Prospective bidders for obtaining the views/suggestions regarding viability of the project, Port Users/Prospective bidders suggested that plots to be earmarked near railway line to facilitate easy loading of cargo into the wagon. Coal yard Phase II & III are far away from the wagon loading point. Hence, not considered in this project. The area of the yard has been reduced to 295112 sq. metres in the present proposal by considering Phase- I & Lime stone area which are nearer to wagon loading point.
(ii)	The basis for increasing the no. of trucks from 5 (in the March 2015 Order) to 10 trucks in the proposal under reference with a detailed analysis in this regard.	During the meeting held on 17.04.2015 with Port Users/Prospective bidders to obtain the views/suggestions regarding viability of the project, Port Users/Prospective bidders suggested that Number of trucks to be increased. Also to match the conveyor requirement of 1000 T/Hr. (20 T × 10 Trucks × 6 Trips ×0.70 = 840 T/Hr) since the hopper capacity of 150 T/Hr is the holding capacity and not discharging capacity. Hence, the number of trucks has been increased from 5 to 10.
(iii)	The VOCPT in its proposal has indicated the capital civil cost at ₹ 6.38 crores and that of the mechanical and electrical works at ₹ 18.52 crores. However, the VOCPT has not given the individual breakup of components forming part of the civil cost and the mechanical and electrical works. The VOCPT to furnish the individual breakup of the cost of each of the items considered under civil cost aggregating to ₹ 3.68 crores and cost of each of the equipment and electrical works proposed to be utilised aggregating to ₹ 18.52 crores.	**I. Civil Works**: Based on the budgetary offer of M/s. IMC Ltd., Chennai, capital cost for civil works for conveyor system is considered as ₹ 6.375 Crores as given below. i. Closed Conveyor (1000TPH Rated capacity (500 meter approx) = ₹ 4.75 Crores ii. Conveyor Gallery comprising of pile foundation & structural steel supports = ₹ 1.50 Crores iii. Erection and commissioning cost = ₹ 0.125 Crores Total = ₹ 6.375 Crores Say, ₹ 6.38 Crores **II. Mechanical and Electrical works cost :-** Based on the Feasibility report & budgetary offer, capital cost of equipment & machinery proposed and the break up for the Mechanical & Electrical work cost is given below. i. Conventional Fixed type Silo system for Wagon Loading (1500 MT Capacity- 02 Nos) [Feasibility Report] = ₹ 9 Crores ii. Trucks (Each 20 T Capacity- 10 Nos) [Feasibility Report] = ₹ 2.5 Crores iii. Front end loaders (3.5 Cu.Mtr-5 Nos.) [Feasibility Report] = ₹ 5 Crores iv. Hoppers 150 Tonnes (Capacity- 1 No.) [Budgetary offer] = ₹ 0.73 Crores v. Misc. items. [Feasibility Report] a) Magnet (1 No.) = ₹ 0.03 Crores b) Metal Detectors (1 No.) = ₹ 0.12 Crores c) Belt feeder (2 Nos.) = ₹ 0.30 Crores d) Belt scales (1 No.) = ₹ 0.15 Crores e) Movable head pulleys (2 Nos.) = ₹ 0.01 Crores f) Spares @ 1% for the above items = ₹ 0.1784Crores

		(₹ 17.84 Crores) [Feasibility Report] g) Cost of Electrical works = ₹ 0.50 Crores. [Budgetary offer] Total = ₹ 18.52 crores
(iv)	The documentary evidence in support of the cost of each of the item considered under the civil cost as well as the mechanical and electrical works considered in the calculation to be furnished.	Based on the Budgetary offer of M/s. IMC Ltd., the cost of civil works has been considered for ₹ 6.38 crores. Based on the feasibility report submitted by M/s. I-Martime consultancy Pvt. ltd, Mumbai and on the Budgetary offer of M/s. IMC Ltd., the cost of Mechanical & Electrical works has been considered for ₹ 18.52 crores. Soft copy of the feasibility report prepared by the firm M/s. I-maritime consultancy Pvt. ltd, Mumbai is furnished. Details of cost of equipment is as follows:

Sl. No.	Item Description	Unit	Quantity	Rate (Rs)	Amount (Rs)
1	150 Ton Capacity Closed Type Tyre Mounted Mobile Hopper	Nos	1	7300000	7,300,000
2	1000 TPH Capacity Closed Conveyor System	RMT	1000	95000	95,000,000
3	Conveyor gallery comprising of Pile foundation, Structural steel supports, Structural steel gallery with walkway, Sheet cladding and roof etc Complete	RMT	1000	30000	30,000,000
4	Electrical(Breaker,Cables & lightings)	Ls	1	5000000	5,000,000
5	Erection and Commissioning	Ls	1	2500000	2,500,000
6	Other Cost	LS	1	100000	100,000
	TOTAL COST				137,300,000
7	Contingencies				6,865,000
	TOTAL COST				**144,165,000**

(v)	The VOCPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used to evacuate the cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the numbers of different equipment commensurate with the optimal capacity of coal envisaged to be evacuated from	Optimal capacity considered in the TAMP application - 2602888 Tones No of Wagons to be loaded (½ rake) - 30 wagons Loading capacity of wagon - 66 T/wagon Time taken for loading half rake of 30 wagons - 30 X 66X60 / 1500 - 79.2 Say ~ 80 minutes Time required for loading of full rake (59 wagons) - 2 Times × 80 Mins - 160 Minutes Time Taken for wagon Placement - 45 minutes Time taken for placing 2nd rake after leaving loaded rake at the marshalling yard - 120 minutes Total time required for evacuation of 1 rake - 160+45+120=325 Mins.

<table>
<tr><td></td><td>the stack yard.</td><td>No of rake in a day - $\frac{24 \times 60}{325} = 4.43$
i.e = 4 rakes per day
Tonnage to be evacuated in a day - 4×3960×0.7=11088 T per day
Tonnage to be evacuated in a year - 11088 × 365 × 0.7
= 2832984 T
Say ~ 2.8 MTPA
The matching of capacity of Trucks, Hopper and Conveyor is already furnished vide reply to Sl. No. 2</td></tr>
<tr><td>(vi)</td><td>The reason for increasing the power consumption from 0.83 units per tonne (in the March 2015 Order) to 1.18 units per tonne in the proposal under reference with a detailed analysis in this regard.</td><td>In the previous proposal, the optimal capacity was considered as 3.68 MT whereas in the present proposal optimal capacity has been revised to 2.60 MT in the present proposal.
The reasons for increasing the power consumption is due to reduction of optimal capacity from 3.68 MT to 2.60 MT (as per calculation given below).
Power requirement :-
Based on the TANGEDCO bill for March-2015, ₹ 10.10 per unit is considered for electricity consumption of 30,66,000 units for this project. [500 KVA × 24 Hrs × 365 Days × 0.7]
<u>Electricity charges as per TANGEDCO bill dt.1.4.2015 is given under:</u>
Electricity consumption = 840656 units
Amount in the TANGEDCO bill = ₹ 84,86,222
Rate per unit = ₹ 84,86,222/840656 units
= ₹ <u>10.10/unit</u>
Unit per Ton = 30,66,000 units/2602888 tonnes = <u>1.18 units/ton</u>
Power cost = 2602888 × ₹ 10.10 per unit × 1.18
= ₹ 3,10,21,219.00
= ₹ 310.21 lakhs</td></tr>
<tr><td>(vii)</td><td>In the Order, of March 2005 based on the proposal of VOCPT, licence fee on the area of ground level (Pit) to the tune of ₹ 8.72 crores was factored in the Operating costs. In the proposal under reference, the VOCPT has not considered this component in the estimation of the operating costs. The reason for the same to be explained.</td><td>In the earlier proposal the Ground Level (pit) was considered for mounting 04 Hopper units. In the present proposal, there is no ground level pit and only one Hopper will be installed in the system. Way leave Charges @ ₹ 1.42 per Sq. meter for the conveyor area is considered. The area occupied by Front & End loaders and trucks are considered for lease rent @ ₹ 348.68 per Sq. meter.
Details furnished in the TAMP application vide Pg. No.12, is given below:
<table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Name of the equipment</th><th rowspan="2">Qty</th><th colspan="2">Dimension of each equipment</th><th rowspan="2">Total Area in Sq.Mtr [C*D*E]</th><th rowspan="2">Way leave charges @ Rs.1.42 per sq.mtr & Lease rent @ Rs. 348.68 per Sq.Mtr.</th></tr>
<tr><th>Length In Meters</th><th>Width In Meters</th></tr>
<tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td><td>E</td><td>F</td><td>G</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Conveyor area (Way leave charges)</td><td>LS</td><td>500</td><td>4.5</td><td>2250</td><td>3195.00</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Front end loaders</td><td>5 Nos</td><td>12</td><td>3</td><td>180</td><td>62762.40</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Trucks</td><td>10 Nos</td><td>12</td><td>3</td><td>360</td><td>125524.80</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(viii)</td><td>The VOCPT to furnish the copy of the Minutes of its Board meeting, approving the VOCPT proposal in reference.</td><td>Copy of the Minutes of Board meeting is furnished.</td></tr>
</table>

8.1. On a scrutiny of the additional information/clarification furnished by the VOCPT vide its letter dated 24 June, 2015, it was seen that there were gaps in the information furnished by VOCPT. The VOCPT was, therefore, requested vide our letter dated 3 July. 2015 to furnish requisite information/clarification. The VOCPT has responded vide its letter dated 16 July 2015. The information sought by us and the response of the VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information Sought by us	Reply of VOCPT
(i)	When asked for the reason for reducing the area of the yard from 416412 sq. metres to 295112 sq. metres in the proposal under reference and the justification for increasing the no. of trucks from 5 (in the March 2015 Order) to 10 trucks in the proposal under reference, the VOCPT in its letter dated 24 June 2015 has mainly stated that the changes are due to the suggestion made by the users/prospective bidders. In this regard, it may be noted that considering the area of the stack yard at 295112 sq. mtrs. and based on the other parameters viz., stack height, turnover ratio, 70% utilisation factor and 50% movement through rail, the VOCPT has arrived at the optimal **yard capacity at 2.60 MMTPA**. However, by increasing the number of trucks from 5 nos. to 10 nos. now and based on other parameters, the VOCPT has worked out the **plant capacity at 7.36 MMTPA**. In the Order of March 2015, the yard capacity and the plant capacity were in tandem with each other. However, in the case in reference, there is a wide mismatch between the yard and plant capacity. If the yard is a constraint, then based on the parameters furnished by the VOCPT, it can be seen that 4 trucks would be sufficient to handle the yard capacity of 2.60 MMTPA, thereby rendering the remaining 6 trucks as an idle investment. The VOCPT, therefore, to examine this aspect and justify the additional 6 trucks considered in the proposal.	The number of trucks are reduced from 10 nos to 4 nos. Incorporating the above changes in cost statement of Tariff fixation suitably, the revised cost statement is furnished.
(ii)	In its proposal of February 2015, which had culminated in the Order of March 2015, the cargo envisaged to be handled was coal, coke and limestone. In this regard, the VOCPT had then confirmed that coal, coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height and hence had proposed the same rate for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. The VCOPT had also informed then that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal. Now, in the proposal of May 2015, the cargo envisaged to be handled is coal, gypsum and limestone. In this regard, the VOCPT to clarify/furnish the following:	
(a)	The reason to exclude coke and instead envisage handling gypsum in the current proposal under reference.	In the coal yard, only coal, coke and limestone are being handled through wagons. Hence, coal, coke and limestone may be considered. There is no traffic impact due to exclusion of Gypsum and inclusion of Coke.
(b)	The VOCPT to confirm whether the handling and stacking parameters in respect of gypsum will also be similar to that of coal, to justify prescription of a common handling rate.	Gypsum is not being handled at Coalyard. Hence, it may be deleted.
(c)	The VOCPT may confirm whether coal will continue to constitute 95% of cargo handled in the coal stackyard.	Yes, it is confirmed that coal will continue to constitute 95 % of cargo handled in the coal stack yard.

(iii)	With regard to the breakup of the capital cost components now furnished by VOCPT under cover of its letter dated 24 June 2015, the VOCPT to clarify/furnish the following:	
(a)	In March 2015 Order, the VOCPT had proposed use of 420 metres Covered Belt Conveyor (Capacity 2500 TPH) at a cost of ₹.96 lakhs. Now, the VOCPT has envisaged deployment of 500 metres Closed Conveyor (Capacity 1000 TPH) at a cost of ₹ 4.75 crores. Given that the length of the Conveyor being comparable and a lower capacity conveyor is envisaged, the substantial increase in cost to be justified. Documentary proof in support of the Conveyor cost to be furnished.	In the earlier proposal, as per the Feasibility report, the cost of proposed conveyor for Rs.96 lakhs is only a covered belt conveyor and the cost of other mechanical accessories like rollers and bearings had not been included. In the present proposal, as per the budgetary offer the cost of ₹ 4.75 Crores is closed conveyor system which includes the cost of other mechanical accessories like rollers and bearings. Documentary proof in support of the Conveyor Cost is furnished.
(b)	The reason to propose deployment of 2 No. of 1500 MT Silo for Rail Loading in the proposal under reference as compared to 1 no. of 1500 MT Silo for Rail Loading considered in the March 2015 Order, appears to be based on the suggestion made by the users/prospective bidders. If yard is a constraint, the need for deployment of 1 more no. of Silo, which may not be utilised fully, to be justified with a detailed analysis.	The capacity of a full rake consisting of 59 Wagons of each 66 Tonnes works out to 3894 Tonnes for which two silos of each 1500 Tonnes capacity are proposed. Since, half rake consisting of 30 Wagons of each 66 tonnes needs 1980 tonnes to be filled, single silo of capacity 1500 tonnes may not be sufficient to complete the loading in the specified time.
(c)	The documentary proof in support of the unit rate of 150T Hopper to be furnished.	The documentary proof in support of the unit rate of 150 T Hopper is furnished.
(iv)	With regard to a query to explain the reason for increasing the power consumption from 0.83 units per tonne (in the March 2015 Order) to 1.18 units per tonne in the proposal under reference, the VOCPT in its letter dated 24 June 2015 has simply stated that the reason for increase in the power consumption is due to reduction of optimal capacity from 3.68 MT to 2.60 MT. In this connection, it may be noted that the total power cost may reduce on account of reduction in capacity, however, reduction in capacity will not have a bearing on the per tonne consumption of power. The VOCPT, therefore, to furnish a detailed analysis with regard to the increase in the power consumption from 0.83 units per tonne (in the March 2015 Order) to 1.18 units per tonne in the proposal under reference	**Power requirement :-** Based on the TANGEDCO bill for March-2015, Rs. 10.10 per unit is considered for electricity consumption of 30,66,000 units for this project. [500 KVA X 24 Hrs x 365 Days x 0.7] Electricity charges as per TANGEDCO bill dt.1.4.2015 is given under: Electricity consumption = 840656 units Amount in the TANGEDCO bill = Rs.84,86,222 Rate per unit = Rs. 84,86,222/840656 units **= Rs. 10.10/unit** Unit per Ton = 30,66,000 units/2602888 tonnes **[Present proposal] 1.18 units/ton** Unit per Ton = 30,66,000 units/3672754 tonnes **[Earlier Proposal] = 0.83 units/ton** In both the proposals, the unit consumption for the project is considered as 500 KVA only. Since, the optimal capacity is in the denominator, the per tonne consumption of power will increase. Power cost = 2602888 X Rs. 10.10 per unit x 1.18 = Rs. 3,10,21,219.00 = Rs. 310.21 lakhs
(v)	The copy of the Minutes of the Board Meeting furnished by the VCOPT under cover of its letter dated 24 June 2015 reflects the approval given by the Board to do retendering after restructuring of the project. It does not reflect approval of the Board with regard to the VOCPT proposal in reference. The VOCPT to furnish the copy of the Minutes of its Board meeting, approving the VOCPT proposal in reference.	Copy of the Minutes of Board meeting held on 30.05.2014, approving the VOCPT proposal in reference vide Resolution No. 173 (Agenda item No. 34) is furnished.

8.2. In continuation to its letter dated 16 July 2015, the VOCPT vide its letter dated 29 July 2015 has made the following submissions:

(i) The fuel consumption of the 20 T Truck may be considered as 2.40 litres per truck per hour as per the Feasibility Report.

(ii) The Performance Standard as specified below may be considered, which is in line with the Performance Standard as indicated in the Tender document:

"b. The licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons of each of 66 Tonnes carrying capacity in 80 (eighty) minutes."

9. The VOCPT vide its letter dated 04 June 2015, with reference to some communication received by it from Tuticorin Stevedores Association (TSA) has responded as given below:

(i) Many Thermal Power Stations are coming up in and around Tuticorin city. These power plants are mainly depending on the VOC Port for importing the coal required for their plants. The transfer of huge quantity of coal to their plants by road will involve lot of trucks movements on the roads in the Port area and in Tuticorin city causing not only traffic congestion but also environmental pollution by way of dust emanated from the road and spillage of coal from trucks. Further, quick evacuation of cargo from coal yard is possible, if large quantity of coal is moved through rail.

(ii) Moreover, mechanization of existing coal yard operation may require consolidation of cargo by the operators and also consolidation of same operators in order to have large slots in future.

(iii) Mechanization could result in enhanced handling rate and thus could faster evacuation of cargo through the rake and this leads to reduction in demurrage. After providing the mechanization wagon loading facility in the coal yard the coal movement through rail will increase.

10. A joint hearing on the case in reference was held on 26 June 2015 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/organization bodies and Prospective bidders have made their submissions.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) The industrial coal coming at the port is currently being stacked in the coal yard by the various port users in their respective allotted slots and further transported to the end users through wagon/trucks as and when required. The current system of moving the cargo by trucks from the coal yard to VOC Wharf for loading in the wagons placed on the wharf line, is reported to be time consuming and resulting in slow evacuation of cargo from the coal stack yard and also leading to ineffective utilization of the total stack yard area. In order to mitigate the poor evacuation rate and to increase cargo turnaround of the stack yard and to reduce pollution, the VOCPT has proposed to install a suitable mechanised handling system at the coal stack yard. In the proposed system, the cargo from the users plot in the coal stock yard would be transported to the apron area through front end loaders and trucks. Then, the cargo will be transferred to the fixed wagon loading silo installed near the apron area through conveyors and through the silo the cargo will be loaded into the Railway wagons.

In this connection, based on a proposal filed by VOCPT in February 2015, this Authority vide its Order dated 21 March 2015 had fixed Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard (i.e. transportation of cargo from the coal yard to wagon/truck through conveyor system) on license basis for 10 years period on revenue share basis. Since there was no response for the project, the VOCPT, based on the decision of its Board of Trustees, and in consultation with the users and prospective bidders, has reviewed their proposal. Thus, the exercise under reference is to refix Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard, based on the proposal of VOCPT submitted in May 2015.

(ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. As stated earlier, the proposal in reference is for fixation of Reference tariff for transportation of cargo from the coal yard to wagon/truck through conveyor system. Though upfront tariff is available for handling of various types of dry bulk cargo for the entire movement of cargo from ship to yard and yard to truck/wagon, no upfront tariff is available for mechanisation of the truncated movement of cargo from yard to wagon. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 Reference tariff guidelines by following the principles of 2008 guidelines.

(iii) The cargo proposed to be handled under this project are coal, coke and limestone, of which 95% of cargo handled would be coal, as confirmed by the VOCPT. Based on this position, the VOCPT is seen to have considered the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges. The VOCPT has also confirmed that the cargo items other than

coal also have similar handling rate and similar stacking height. Based on the submission made by the VOCPT, the approach adopted by VOCPT to consider the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges, is considered in this analysis.

(iv) The VOCPT had initially filed the proposal in May 2015. Subsequently, while responding to the queries raised by us, the VOCPT vide its letter dated 16 July 2015 has made some changes to its proposal of May 2015. The said proposal of July 2015 alongwith the information/clarification furnished by the VOCPT during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.

(v) Optimal Capacity:

(a) Yard Capacity:

(i) In its initial proposal of February 2015, the VOCPT had considered the area of the stackyard at 416412 sq. mtrs. Now, in its revised proposal of May 2015, the VOCPT has reduced the area of the yard from 416412 sq. metres to 295112 sq. metres. This reduction in the area is attributed by the VOCPT to the suggestion made by the Users/Prospective bidders to have the plots earmarked near railway line to facilitate easy loading of cargo into the wagon and this area of 295112 sq. metres being the area which is nearer to wagon loading point.

(ii) Considering the area of the stack yard at 295112 sq. mtrs. with 70% utilisation, and taking into account the stack height of 3 tonne per sq. mtr. and a turnover ratio of 12, the VOCPT has arrived at the optimal yard capacity at 5.20 MMTPA. Thereafter, considering the position that only 50% of the stacked cargo would move by rail, the yard capacity has been assessed at 50% of 5.20 MMTPA i.e. 2.60 MMTPA.

(iii) Out of the said area of the stackyard, the VOCPT is seen to have taken into account 70% of the area as available for stacking, in line with the stipulation contained in the upfront guidelines for coal terminal for calculation of yard capacity.

(iv) The stack height of 3 tonne per sq. mtr. as considered by the VOCPT is as per the norm prescribed in upfront guidelines for coal terminal. In this connection, it is to state that in fixing upfront tariff for the coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) a stack height of 6 tonnes per Sq. metre has been considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. If stacking height of 6 tonnes per sq.mtr. is considered, the plant capacity in terms of transportation of cargo to wagon loading silo as well as 50% of yard capacity is the limiting factor as can be noted from succeeding paragraphs.

(v) The Turnover ratio of 12 considered by VOCPT is seen to be as per the norm of upfront guidelines for coal terminal and hence considered in the analysis.

(vi) Based on the formula prescribed in the upfront guidelines for coal terminal and taking into account the various parameters as furnished by the VOCPT as discussed above, the yard capacity at 70% utilization works out to 5205776 tonnes per annum, as assessed by the Port.

(vii) Thereafter, considering the position that 50% of the yard capacity would pass through railway wagons, the optimal capacity works out to 2602888 tonnes as assessed by the Port. The position about 50% of the cargo would pass through railway wagons is reported to be based on the Feasibility Report, which is relied upon.

(b) Plant Capacity:

(i) In its initial proposal of February 2015, the VOCPT had considered deployment of 5 trucks and had accordingly calculated the plant capacity by taking into account the deployment of 5 nos. of 20T truck each undertaking 6 trips in 24 hours and 365 days at 70% utilization. In the revised proposal of May 2015, the VOCPT is seen to have calculated the plant capacity by taking into account the deployment of 10 nos. of 20T truck and keeping other parameters intact had arrived at the plant capacity at 7.36 MMTPA. The increase in the no. of trucks from 5 (in the March 2015 Order) to 10 trucks in the May 2015 proposal was reported to be based on the suggestion given by the Users/Prospective bidders. The VOCPT had also stated that increase in the number of trucks would also match the conveyor requirement.

(ii) In this connection, it was seen that though the yard capacity works out to only 2.60 MMTPA, the plant capacity based on the deployment of 10 trucks works out to 7.36 MMTPA, which is three times the yard capacity. If the yard capacity is a constraint as reported by VOCPT, then based on the parameters furnished by the VOCPT, it

was seen that 4 trucks would be sufficient to handle the yard capacity of 2.60 MMTPA, thereby rendering the remaining 6 trucks as an idle investment. On being pointed out of this position, the VOCPT on examination, has reduced the number of trucks from the then proposed 10 Nos. to 4 nos. in its revised proposal of July 2015. Further, in an official level meeting held with VOCPT on 29 July 2015, the VOCPT has confirmed that 4 no. of 20 T Trucks would be sufficient for the operation at the facility.

(iii) Considering deployment of 4 nos. of 20T truck each undertaking 6 trips in 24 hours and 365 days at 70% utilization, the plant capacity has been worked out by VOCPT at 2.94 tonnes. The Plant Capacity determined by the VOCPT is seen to be in tandem with the derived yard capacity.

(c) Thus, the 50% yard capacity, being lower among the two viz., full Yard capacity and Plant Capacity, at 2602888 tonnes per annum is considered as the optimal capacity of the facility.

(vi) Capital Cost:

(a) The capital cost as estimated by the VOCPT in its revised proposal of July 2015 is ₹ 24.56 crores of which, ₹ 6.38 crores is towards civil works, ₹ 16.42 crores towards Mechanical Equipment, ₹ 0.50 crores towards Electrical works and ₹ 1.17 crores towards Miscellaneous capital costs.

(b) Civil Costs:

The upfront tariff guidelines require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. In this regard, the VOCPT has estimated the civil costs relating to the proposed facility at ₹ 6.38 crores. This estimated cost pertains to the cost of Closed Conveyor (Capacity 1000 TPH) (500 metres), Conveyor Gallery comprising of pit foundation and steel supports and the Erection & Commissioning cost. The civil costs as given by the VOCPT is reported to be as per the budgetary offer and relied upon in the analysis.

(c) Equipment/Mechanical cost:

(i) The estimated Equipment cost to the tune of ₹ 16.42 crores pertains to the cost of 1 No. of 150 T Hopper, 2 Nos. of 1500 MT Silo for Rail Loading, 5 nos. of Front End Loaders, 4 Nos. of 20 T Trucks and cost of Miscellaneous items viz., Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys and Spares.

(ii) The Feasibility Report furnished by VOCPT states that as the objective of the facility is to enable faster evacuation of cargo through rail, the proposed Silo of capacity 1500 tonnes would be filled prior to the arrival of the rake. Also, the existing siding at the coal yard can accommodate only the half rake due to its restricted length. So, the Silo can discharge 1500 tonnes of cargo to the half rake in 25 minutes at a rate of one wagon (66 Tonnes) per minute. Till that time, the conveyor will keep on filling the silo at the rate of 2000 TPH. After completion of loading operation to the first half of the rake, it is estimated by the port that it would require approximately 30 minutes for the second rake to take its position on the existing siding. Hence, the time taken by the shunting of the rake would be utilized for filing the silo. Further, considering that the capacity of a full rake consisting of 59 Wagons of 66 Tonnes each works out to 3894 Tonnes for which two silos of each 1500 Tones capacity is envisaged by VOCPT, as the single silo of capacity 1500 Tones may not be sufficient to complete the loading in the specified time. Based on the above position, it appears that the productivity and the numbers/capacity of each type of the equipment may commensurate with the optimal capacity of dry bulk cargo envisaged to be evacuated from the stack yard.

(iii) Based on the above position and since the number of equipment considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/prospective bidders have raised any objection with regard to the number of each and every equipment, the number/capacity of each equipment as proposed by the port is relied upon in the analysis.

(iv) No documentary evidence in support of the base rate of each of the equipment is furnished despite a request made to the VOCPT. Since the cost of each equipment considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/prospective bidders have raised any objection with regard to the cost of

equipment, the cost of each equipment as estimated by the port is relied upon in the analysis.

(d) Electrical costs:

The electrical costs estimated as a lumpsum at ₹ 0.50 crores pertains to cost of Power Distribution System, Control & Automation, Lighting System and Communication system. The said estimates are seen to be as per the budgetary offer and considered in the analysis.

(e) Miscellaneous costs:

The Miscellaneous capital costs have been estimated at 5% of the total civil, equipment and electrical costs as discussed earlier, which is seen to be as per the upfront guidelines and hence considered in the analysis.

(f) Thus, the aggregate capital cost for the facility as estimated by the Port at ₹ 24.56 crores is relied upon in this analysis.

(vii) The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(viii) Operating cost:

(a) Power cost:

The Power cost has been calculated for the optimal capacity based on the power consumption at 1.18 units per tonne at the rate of ₹ 10.10 per unit.

The 2008 upfront tariff guidelines prescribe the norm for the power consumption at 1.4 units per tonne for operation of a full-fledged mechanized coal terminal for undertaking the entire operation of unloading of coal from ship, storage at yard and for loading onto wagons/trucks. The power consumption at 1.18 units per tonne by VOCPT for the operation involved in movement of cargo from yard to wagon is reported to be based on the actual power requirement for the project. The estimation with regard to the power consumption per tonne as furnished by the port is considered in the analysis.

The rate of ₹ 10.10 for per unit of power is validated by a documentary evidence and is accepted.

(b) Fuel cost:

(i) The fuel cost has been estimated in respect of front end loaders and trucks for a period of 6132 hours of operation and at the rate of ₹ 49.35 per litre.

(ii) In respect of front end loaders, fuel consumption has been considered at 20 litres per hour reportedly based on the actual consumption of Front End Loaders ascertained from the Port users. This position is relied upon.

(iii) In respect of trucks, the VOCPT had initially considered the fuel consumption at 5 litres per hour. Thereafter, the VOCPT has requested to consider the fuel consumption of Trucks at 2.4 litres per truck per hour. In this connection, it is relevant to mention here that in the Order of March 2015, a fuel consumption of 2.4 litres per hour per truck was considered as estimated by the Port then. Therefore, the fuel consumption in respect of trucks is considered at 2.4 litres per hour. Incidentally, in respect of another proposal of VOCPT relating to Mechanisation of berth No. III/IV, the fuel consumption in respect of trucks is considered at 2.4 litres per hour.

(iv) The rate of fuel at ₹ 49.35 per litre is validated based on a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(c) Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VOCPT at 1% on the civil cost including the component of civil cost forming part of the Miscellaneous Capital costs. Similarly, Repairs and maintenance cost on mechanical equipment and electrical equipment cost is estimated by VOCPT at 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost including the component of Mechanical and Electrical costs forming part of the Miscellaneous Capital costs, which are in line with the approach adopted in other Upfront/Reference tariff fixation of other major port trusts.

(d) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.

(e) (i) Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on mechanical and electrical cost. The VOCPT in the proceeding relating to the March 2015 Order had furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the rate considered. This same position is now relied upon in the analysis.

(ii) The rate of depreciation at 3.17% on civil assets is seen to be based on the extract of the Companies Act, 2013, furnished by the port in the proceeding relating to the March 2015 Order and hence considered now in the analysis.

(iii) In addition, depreciation cost is also calculated on other assets duly considering the rate in proportion to the component of civil and equipment cost forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(f) (i) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii) Licence fee has been estimated by the port in respect of Conveyor area of 500 * 4.5 sq.mtr. and in respect of the area to be occupied by 4 nos. of each of Trucks and 5 nos. of Front end loaders, each with a dimension of 12 * 3 sq.mtr.

(iii) In respect of the area to be occupied by 4 nos. of Trucks and 5 nos. of Front end loaders, the VOCPT has adopted the rate of licence fee at ₹ 355.65 per sq. mtr., which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

(iv) In respect of Conveyor area, the VOCPT has adopted the rate of way leave charges at ₹ 1.42 per sq. mtr, which is also seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

(v) A minor arithmetical error noticed in the calculation of licence fee of the area to be occupied by Trucks and Front end loaders has been rectified.

(g) The total operating cost based on the above analysis works out to ₹ 1056.55 lakhs as against ₹ 1081.67 lakhs estimated by the VOCPT.

(ix) The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the modified Cost statement is attached as **Annex - I**.

(x) (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹ 1449.56 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹ 1056.55 lakhs) and 16% return on capital cost (₹ 393.01 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹ 1474.68 lakhs.

(b) The VOCPT has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility. Accordingly, considering the modified ARR at ₹ 1449.56 lakhs and the optimal capacity of the facility at 2602888 tonnes, the rate works out to ₹ 55.69 per tonne, instead of ₹ 56.66 per tonne estimated by the VOCPT.

(c) Based on the position of VOCPT that cargo like coke, limestone and coal have similar handling rates, a common rate is prescribed for transportation of all types of cargo i.e. coke, limestone and coal from the coal yard to wagon/truck through conveyor system, in line with the approach adopted by the VOCPT. Further, the VOCPT is of the view that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port.

(xi) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September, 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"*Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.*'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xii) A general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation is prescribed in the Upfront/Refernce tariff cases. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January, 2015. Thus, the note in this regard is incorporated in the Reference tariff schedule.

(xiii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, as per the Performance Standard Schedule proposed by the Port, the licensee shall meet both the Performance Standards i.e. the Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading System per month as well as completing the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 tonnes carrying capacity in eighty minutes. The Performance Standards as proposed by the Port is prescribed.

(xiv) The general note that the users will not be required to pay charges for delay beyond a reasonable level attributable to the operator is incorporated in the SOR.

13.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex – II** and **Annex - III** respectively.

13.2. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, the Reference Tariff Schedule for Mechanization of Loading System at the Existing Coal Yard System on License Basis in VOCPT is approved and is notified alongwith the Performance Standards.

14.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

14.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

14.4. On receipt of the proposal, this Authority shall seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority shall not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority shall look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority shall decide on the acceptance or rejection of the

Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff would follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013

14.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he shall prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

14.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/Licence agreement.

14.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority shall enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015(175)]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANISATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD AT AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

(Rs. In Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT in its revised proposal dated 16.07.2015	Estimates as considered by TAMP
I	**OPTIMAL CAPACITY**		
(i)	**Yard Capacity:**		
	- Area of the yard (A) (in sq. metres)	295112	295112
	- Percentage of total are used for stacking (P)	70%	70%
	- Quantity stacked (Q) (tonnes/ sq. metres)	3	3
	- Turnover Ratio (T)	12	12
	- Capacity (A x P x Q x T x 70%) (in metric tonnes)	5205776	5205776
	- Percentage of cargo moving through Rail	50%	50%
	- Relevant Capacity (in metric tonnes)	**2602888**	**2602888**
	- Relevant Capacity (in million metric tonnes)	**2.60**	**2.60**
(ii)	**Plant capacity**		
	- Capacity of truck (C) (in tonnes)	20	20
	- No. of trips in an hour (T)	6	6
	- No. of hours in a day (H)	24	24
	- No. of days per annum (D)	365	365
	- No. of trucks (S)	4	4
	- Capacity (C x T x H x D x S x 0.7) (in metric tonnes)	2943360	2943360
	- Capacity (in million metric tonnes)	**2.94**	**2.94**
	OPTIMAL CAPACITY (in MMTPA)	**2.60**	**2.60**
II	**CAPITAL COST**		
	(A). Civil Works		
	- Closed Conveyor (Capacity 1000 TPH) (500 metres)	475.00	475.00
	- Conveyor Gallery comprising of Pile Foundation and Structural Steel Supplies	150.00	150.00
	- Erection & Commissioning cost	12.50	12.50
	(A)	**637.50**	**637.50**
	(B). Mechanical Works		
	- Hoppers (150 T) (1 no.)	73.00	73.00
	- Silo for Rail Loading (1500 MT) (2 nos.)	900.00	900.00
	- Front End Loaders (5 nos.)	500.00	500.00
	- Trucks (20 T) (4 nos.)	100.00	100.00
	- Miscellaneous items (Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys)	61.00	61.00
	- Spares	17.84	17.84

	(B)	**1651.84**	**1651.84**
	(C). Electrical Works		
	- Power Distribution System	50.00	50.00
	- Control & Automation		
	- Lighting System		
	- Communication system		
	(C)	**50.00**	**50.00**
	(D). Miscellaneous (5% of A + B + C)	**116.97**	**116.97**
	TOTAL CAPITAL COST (A + B + C + D)	**2456.31**	**2456.31**

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT in its revised proposal dated 16.07.2015	Estimates as considered by TAMP
III	**OPERATING COST:**		
(i)	**Power Cost** (VOCPT - 2602888 tonnes * 1.18 unit per tonne * Rs. 10.10 per Unit) (TAMP - 2602888 tonnes * 1.18 unit per tonne * Rs. 10.10 per Unit)	310.21	310.21
(ii)	**Fuel cost:**		
(a)	- Front end loaders (VOCPT - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.49.35 per litre * 5 Loaders) (TAMP - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.49.35 per litre * 5 Loaders)	302.61	302.61
(b)	- Trucks (VOCPT - 6132 Hrs * 5 Ltrs per Hr * Rs.49.35 per litres * 4 Trucks) (TAMP - 6132 Hrs * 2.4 Ltrs per Hr * Rs.49.35 per litres * 4 Trucks)	60.52	29.05
(iii)	Repairs & Maintenance cost		
(a)	Civil works (VOCPT - 1% on Civil Costs) (TAMP - 1% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs)	6.69	6.69
(b)	Mech & Elect works (VOCPT - 7% on Mechanical & Electrical Costs) (TAMP - 7% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs)	125.09	125.09
(iv)	Insurance (VOCPT - 1% on Capital Costs) (TAMP - 1% on Capital Costs)	24.56	24.56
(v)	**Depreciation:**		
(a)	Mech & Elect works (VOCPT - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs) (TAMP - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs)	107.73	113.11
(b)	Civil Assets (VOCPT - 3.17% on Civil Costs) (TAMP - 3.17% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs)	20.21	21.22
(vi)	**Rent (License Fee)**		
(a)	Conveyor area [VOCPT - (500 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum] [TAMP - (500 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum]	0.03	0.03
(b)	Trucks and Front end loaders [VOCPT - (12 * 3 * 4) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 348.68 per sq. mtr.) [TAMP - (12 * 3 * 4) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 355.65 per sq. mtr.)	1.20	1.15

(vii)	Other Expense (VOCPT - 5% on Capital Costs) (TAMP - 5% on Capital Costs)	122.82	122.82
	TOTAL OPERATING COST	**1,081.67**	**1,056.55**
IV	**ANNUAL REVENUE REQUIREMENT**		
	(a). Total Operating Cost	1,081.67	1,056.55
	(b). Return on Capital Employed @16%	393.01	393.01
	(c).Total Revenue requirement	**1,474.68**	**1,449.56**
V	**PER TONNE HANDLING RATE**		
	Annual Revenue Requirement (Rs. In Lakhs)	1,474.68	1,449.56
	Optimal Capacity (in Metric Tonnes)	2602888	2602888
	Handling Rate per tonne		
	- Foreign	**56.66**	**55.69**
	- Coastal	**33.99**	**33.41**

ANNEX - II

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANIZATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD SYSTEM ON LICENSE BASIS.

SCALE OF RATES

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i) **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.

(ii) "**Foreign-going Vessel**" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

(iii) "**Port"** shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.

(iv) **"Shift"** Shall mean shift of eight hours as applicable to Port employees

(v) **"Per day**" shall mean a calendar day or part thereof

(vi) "**TAMP"** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.

(vii) **"Tonne"** shall means one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter

1.2. General Terms & Conditions

(i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals**.**

(e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments/refunds.

(a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(b) Likewise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).

(d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

(iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(v) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹ 100 or more. Likewise, the license shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹ 100 or less.

(vi) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The licensee may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b) The licensee may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the licensee should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. <u>Cargo Handling Charges for Mechanized Wagon loading system at coal stack yard:</u>-

	Commodity	**Rate per in MT (in Indian Rupees)**	
		Foreign	**Coastal**
1.	Coal, Coke and Limestone	55.69	33.41

<u>Note</u>:-

(i) The Tariff is for transportation of cargo from coal yard to wagon/ truck through conveyor system.

(ii) Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

3. <u>GENERAL NOTES:</u>

(i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March, of the following year.

(ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March, of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

(viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

- - - - - -

ANNEX – III

PERFORMANCE STANDARDS

PERFORMANCE STANDARDS SCHEDULE FOR MECHANIZATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD SYSTEM ON LICENSE BASIS.

The licensee shall meet both the following Performance Standards:

(i) The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading System per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system, and,

(ii) The Licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 tonnes carrying capacity in 80 (eighty) minutes.

- - - - - -

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.